

Les conditions juridiques
dans lesquelles une enquête est décidée
suite à un crash aérien
Situation en Belgique - France



Quentin ALLARD

Troisième année du baccalauréat
en droit

Année académique 2014-2015

Promoteur: Me Close

Lecteur: Me Thiry

Mont St-Martin 45

4000 LIEGE

Je souhaiterais adresser mes remerciements à mon promoteur Maître Close pour les conseils apportés et l'attention avec laquelle il m'a suivi tout au long de l'élaboration de ce travail. Je voudrais aussi remercier mon maître de stage Monsieur Luc Blendeman et mes collègues de travail (Messieurs Henri Metillon, Sam Laureys et Madame Hildegard Ongena), au sein de l'Air Accident Investigation Unit du SPF Mobilité pour leurs recommandations. J'aimerais également remercier Monsieur Jean-François Laborde, Chef d'escadron au sein de "la Section de Recherches Roissy CDG - Gendarmeries des Transports Aériens" pour son éclairage précieux quant à cette matière technique. Je souhaiterais enfin remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, m'ont apporté leurs éclairages et leur soutien inconditionnel. Qu'ils trouvent ici l'expression de mon profond respect.

Les conditions juridiques dans lesquelles une enquête est décidée suite à un crash aérien - Situation en Belgique & France

Plan

INTRODUCTION

PARTIE 1: TEXTES INTERNATIONAUX (ANNEXE 13 CONVENTION CHICAGO ET RÈGLEMENT EU 996/2010)

CHAPITRE 1: ANNEXE 13 DE LA CONVENTION DE CHICAGO

SECTION 1: DIFFÉRENCE ENTRE LA NOTION D'ACCIDENT ET LA NOTION D'INCIDENT GRAVE

SECTION 2: ANALYSE DU TEXTE JURIDIQUE

CHAPITRE 2: ANALYSE DU RÈGLEMENT EUROPÉEN N°996/2010 SUR LES ENQUÊTES ET LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS AÉRIENS DANS L'AVIATION CIVILE

PARTIE 2: TEXTES LÉGAUX BELGES

CHAPITRE 1: ANALYSE DU TEXTE JURIDIQUE

CHAPITRE 2: QUELLES AUTORITÉS COMPÉTENTES ?

CHAPITRE 3: L'ARRÊTÉ ROYAL DE 2007

PARTIE 3: TEXTES LÉGAUX FRANÇAIS

CHAPITRE 1: DIFFÉRENCES AVEC LE TEXTE BELGE

SECTION 1: ARTICLES L. 1621-1 À L. 1622-2

SECTION 2: ARTICLES L. 6222-1 À L. 6222-11

SECTION 3: ARTICLES L. 6232-10 ET L. 6232-11

SECTION 4: CODE DE L'AVIATION CIVILE

CHAPITRE 2: LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

SECTION 1: LE BEA

SECTION 2: LA GENDARMERIE DES TRANSPORTS AÉRIENS (GTA)

PARTIE 4: L'ENQUÊTE EN TANT QUE TELLE

CHAPITRE 1: LA BELGIQUE

CHAPITRE 2: LA FRANCE

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES

Introduction

Le monde de l'aviation est un monde en pleine expansion de nos jours. Le nombre d'avions parcourant les cieux chaque jour est croissant. On peut le voir avec l'émergence des compagnies aériennes du Golfe et d'Asie ainsi qu'avec la démocratisation de ce moyen de transport au travers des compagnies à bas prix dites «low-cost».

Selon les statistiques¹, il s'agit du mode de transport ayant le moins d'accidents en rapport avec le nombre de véhicules circulant.

Cependant, comme dans tous moyens de transport, le risque zéro n'existe pas et des accidents ou incidents se produisent. Malheureusement, vu le nombre de personnes transportées par ce moyen de locomotion, le moindre accident provoque un nombre considérable de blessés, voire de morts. C'est pour cette raison que l'annexe 13 a introduit le concept d'enquête sur les accidents aériens. Dans un premier temps, les enquêtes étaient effectuées par une équipe assemblée «ad hoc» (comme c'est le cas pour les enquêtes de l'armée). Ensuite, le règlement européen UE 94/56 a suggéré de confier les enquêtes à un organe spécialisé. C'est ainsi que les cellules d'enquête ont été créées. Leur but est d'enquêter sur les accidents survenus pour en trouver les causes et ensuite faire des recommandations afin de sécuriser les voyages aériens. Cela diffère de l'enquête judiciaire qui se charge de la recherche des responsabilités des protagonistes ayant conduit à l'accident ou incident grave.

Au fil de ce travail, nous allons analyser toute cette problématique des enquêtes au sein de deux pays que sont la Belgique et la France.

¹ European Transport Safety Council, «TRANSPORT SAFETY PERFORMANCE IN THE EU A STATISTICAL OVERVIEW», Bruxelles, 2003, European Transport Safety Council, Disponible sur <<http://archive.etsc.eu/documents/statoverv.pdf>> (consulté le 3 avril 2015).

Dans un premier temps, nous analyserons d'un point de vue juridique les textes internationaux suivants: l'annexe 13 de l'O.A.C.I et le règlement européen 996/2010.

Ensuite, nous analyserons les textes belges et français. Cela nous permettra de voir les deux systèmes mis en place, et de pouvoir les comparer afin d'en retirer les ressemblances, mais aussi les différences.

Après cela, nous expliquerons dans le chapitre suivant la procédure d'enquête bien précise en cette matière.

Enfin, nous reprendrons toutes les découvertes afin d'en tirer les conclusions quant à ce domaine si spécifique, mais ô combien passionnant.

Partie 1: Textes internationaux (annexe 13 Convention Chicago et CE)

Chapitre 1: Annexe 13 de la convention de Chicago

La convention de Chicago a été signée le 7 décembre 1944 et est entrée en vigueur le 4 avril 1947, suite à la 26^e ratification intervenue un mois auparavant.

Dans cette convention, l'article primordial pour l'enquête des accidents est l'article 26 qui énonce: *«En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves déficiences techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il est donné à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'État procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière»*².

Les normes et pratiques recommandées concernant les enquêtes sur les accidents d'avion ont été adoptées à l'origine par le Conseil de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) le 11 avril 1951 pour constituer l'Annexe 13 à la Convention. La version analysée est la dixième édition de cette annexe, en date de juillet 2010. Cette dernière remplace les versions antérieures.

² Article 26 de la convention de Chicago instaurant l'Organisation de l'aviation civile internationale, adopté par le Conseil de l'OACI le 7 décembre 1944, 9^{ème} version, 2006. Disponible sur http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf.

La Convention et ses annexes sont des obligations s'appliquant aux États, qui s'engagent à intégrer les normes dans leur réglementation. Le pourcentage de respect de la Convention pour chaque État est mesuré par l'OACI au moyen d'audits.

Section 1: Différence entre la notion d'accident et la notion d'incident grave

1.1. L'accident

En vertu du chapitre 1 de l'annexe numéro 13 de la convention de Chicago de 1947, l'accident est défini³ comme:

«Évènement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, 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 s'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 ou de blessures subies par un passager

³ Chapitre 1 de l'annexe 13 de la convention de Chicago

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 altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

— qui normalement devraient 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 à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailerons, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible».

«Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée».

1.2. L'incident et l'incident grave

D'un autre côté, l'incident est quant à lui défini de cette manière⁴:

«Incident: Évènement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation».

Note: Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Manuel de Compte-rendu d'accident/incident (Doc 9156). À titre d'exemple: Impact avec le sol évité de justesse (sans perte de contrôle), évènements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite ou encore cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite.

On peut donc voir une certaine différence entre la notion d'incident et d'accident. La notion d'incident est beaucoup plus large: il y a une relation de cause à effet entre ces deux notions. Un accident est un enchaînement d'incidents, qui pris isolément, n'auraient pas résulté en un accident⁵.

On voit aussi que la notion d'accident est bien plus développée et précise que la notion d'incident. Cette dernière ne fait que 3 lignes et on se réfère à un autre document⁶ afin de préciser le type d'incident.

⁴ Chapitre 1 de l'annexe 13 de la convention de Chicago

⁵ C'est la pyramide d'Heinrich expliqué par NICHOL, K., 2012, «The Safety Triangle Explained», Safety 101 [en ligne], 18 juillet 2012, 14:45. [Consulté le 16 mai 2015]. Disponible à l'adresse: <<http://crsp-safety101.blogspot.be/2012/07/the-safety-triangle-explained.html>>.

⁶ I.C.A.O., 2010, "ICAO Accident/Incident Reporting Manual (ICAO Doc 9156)"[Document PDF], Document interne à l'organisation disponible sur commande via <<http://store1.icao.int/>>.

On y fait aussi la distinction avec l'incident grave qui est:

«Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté».

La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

La notion d'incident grave est plus importante que celle d'incident dans le cadre de ce travail, car les cellules d'enquêtes s'occupent surtout des investigations pour des accidents et des incidents graves. Sur une échelle de gravité allant du plus important au moins important, nous avons l'accident puis l'incident grave et enfin l'incident «simple».

Section 2: Analyse du texte juridique

2.1. Chapitre 1

Le chapitre 1 de l'annexe 13 énonce ainsi de nombreuses définitions qui permettent de bien délimiter la problématique concernant les accidents et incidents dans le milieu aérien. Par exemple, on donne les définitions de causes, d'aéronef ou encore d'État d'occurrence⁷.

2.2. Chapitre 2

Le chapitre 2 concerne l'application de l'annexe dans les différents cas d'espèce. Par exemple, il peut s'agir des activités qui font suite à un accident ou à un incident.

⁷ C'est l'État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

2.3. Chapitre 3

Le chapitre 3 concerne quant à lui les généralités. On parle de l'objectif de l'enquête, de la conservation des indices, de la garde et de l'enlèvement de l'épave de l'aéronef. Par exemple, l'objectif est «*la prévention de futurs accidents ou incidents*».

On parle aussi du programme national de sécurité qui est un ensemble de règles et de mesures destinées à l'amélioration de la sécurité.

2.4. Chapitre 4

Le chapitre 4 concerne la notification de la plupart des accidents, incidents graves et incidents. La notification est le point de départ de l'enquête. Un État va signifier à d'autres qu'il entame une enquête suite à un événement et qu'il demande l'application de l'annexe 13. Il signifie qu'il faut contacter l'enquêteur désigné pour avoir plus d'informations.

Dans ce chapitre, il y a une différenciation entre:

- A) **L'accident ou incident grave survenu sur le territoire d'un État contractant à un aéronef d'un autre État contractant.** Dans ce cas, on parle de la responsabilité de l'État d'occurrence qui doit transmettre la notification à l'État d'immatriculation de l'aéronef accidenté, à l'État de l'exploitant de l'aéronef, à l'État de conception de l'aéronef et à l'État de construction de l'aéronef.
- B) **L'accident ou incident grave survenu sur le territoire de l'État d'immatriculation, dans un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque.** Dans ce cas, on parle de la responsabilité de l'État d'immatriculation pour la notification à l'État de l'exploitant de l'aéronef, à l'État de conception de l'aéronef et à l'État de construction de l'aéronef.

2.5. Chapitre 5

Le chapitre 5 concerne l'enquête à proprement parler. Ce chapitre est divisé en 3 points.

Le premier point concerne **la responsabilité de l'ouverture de l'enquête et de sa conduite.**

On peut distinguer trois cas:

- L'accident a eu lieu sur le territoire d'un État contractant et c'est alors cet État appelé État d'occurrence qui doit ouvrir l'enquête;
- L'accident a lieu sur le territoire d'un État non contractant et c'est alors à l'État d'immatriculation de s'occuper d'ouvrir l'enquête, à moins que l'État où a eu lieu l'accident décide quand même de s'en occuper;
- Il y a enfin le cas où l'accident a lieu en dehors du territoire d'un État quelconque. C'est alors à l'État d'immatriculation de l'aéronef de s'occuper d'ouvrir l'enquête.

Cependant, il peut arriver que l'État normalement compétent pour diriger l'enquête puisse en demander le transfert en partie ou en totalité. Cela s'est produit pour le cas du vol Malaysian Airlines 17 qui s'est écrasé en Ukraine le 17 juillet 2014. L'Ukraine a demandé le transfert partiel de l'enquête aux Pays-Bas (pays d'une partie des passagers décédés dans le crash) qui s'occupe de la coordination de l'enquête internationale depuis lors⁸.

⁸ Le Nouvel Observateur, «Crash du vol MH17 : 4 questions sur l'enquête internationale», Paris, 2014, Disponible sur <<http://tempsreel.nouvelobs.com/malaysia-airlines/20140721.OBS4298/crahs-du-vol-mh17-4-questions-sur-l-enquete-internationale.html>> (Consulté le 16 mai 2015).

Le deuxième point concerne **l'organisation et la conduite de l'enquête**. C'est l'aspect plus pratique. On parle d'abord de la responsabilité de l'État qui mène l'enquête. On délimite, au point 5.4, la notion d'enquête:

«5.4 Le service d'enquête sur les accidents doit pouvoir mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions de la présente Annexe. L'enquête comprendra:

a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles sur l'accident ou l'incident en question;

b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité;

c) si possible, la détermination des causes;

d) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera possible, il faudra inspecter les lieux de l'accident, examiner l'épave et noter les déclarations des témoins».

Il est recommandé que les services d'enquête élaborent des politiques et procédures contenues dans des documents spécifiques. Les États doivent aussi veiller à ce que les enquêteurs aient accès aux éléments de preuve sans être gênés par d'autres enquêtes (judiciaires ou administratives)

On parle dans ce deuxième point de la désignation de l'enquêteur «désigné», de l'accès à l'épave et de son contrôle, de l'analyse des enregistreurs de bord plus communément appelés les boîtes noires, des autopsies, des examens médicaux, de la coordination avec les autorités judiciaires, de l'importance de la non-divulgence des éléments (comme les noms des personnes concernées par l'évènement qui font l'objet des investigations) en cours d'enquête et la procédure à suivre dans le cas où ça se produirait quand même, et enfin, de la réouverture de l'enquête dans le cas où de nouveaux éléments seraient découverts après clôture de l'investigation.

Après cela, on parle de la responsabilité des autres États qui doivent fournir toutes informations utiles à l'enquête, à la demande de l'État qui diligente l'enquête.

Enfin, l'État d'immatriculation et celui d'exploitation devront fournir toutes informations ayant une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef et garantir l'accès aux enquêteurs des enregistreurs de bord.

Le **troisième point** concerne **la participation à l'enquête**. Il y a une distinction entre différents États. Il y a le cas de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction. Il y a aussi le cas de participation d'autres États avec la particularité des «représentants accrédités» qui sont des personnes désignées par les États et qui ont l'opportunité de s'adjoindre des conseillers.

En vertu de l'article 5.25,

«La participation à l'enquête confèrera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et en particulier:

a) de visiter le lieu de l'accident;

b) d'examiner l'épave;

c) d'obtenir des renseignements des témoins et de proposer des sujets d'interrogation;

d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible;

e) de recevoir copie de tous les documents pertinents;

f) de participer à la lecture des enregistrements;

g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations;

h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes et les recommandations de sécurité;

i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête;

Étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions de 5.23.».

Les représentants accrédités et les conseillers devront respecter certaines obligations énoncées à l'article 5.26 comme celle de ne pas divulguer des informations sur le déroulement de l'enquête sans le consentement de l'État qui dirige l'enquête.

L'article 5.27 concerne les droits et privilèges accordés aux États dont les ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves.

Enfin, l'article 5.28 recommande que l'État qui mène l'enquête rende publics, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête et l'évolution de cette dernière.

2.6. Chapitre 6

Le chapitre 6 concerne le rapport final.

Dans ce chapitre, on parle des différentes responsabilités qui incombent aux États.

Il y a d'abord, pour tous les États, une obligation de ne pas diffuser les rapports au grand public sans le consentement de l'État enquêteur, à moins que ce dernier ait déjà rendu public le rapport ou document

L'État enquêteur a l'obligation d'envoyer le rapport final à l'État qui a ouvert l'enquête et à tous les États participants. Ces États peuvent présenter «toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justifications à l'appui».

Si des observations parviennent à l'État enquêteur dans les 60 jours de l'envoi du rapport final, ce dernier devra amender le rapport. Ou si l'État requérant le souhaite, ces observations seront présentées dans une annexe au rapport.

L'État enquêteur doit envoyer le rapport à l'État qui a ouvert l'enquête, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État de construction, les États des ressortissants morts ou blessés gravement et tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants (tant du matériel que des experts).

L'État enquêteur est chargé de la diffusion du rapport final au grand public en vertu de l'article 6.5.

Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 5.700 kilos, l'État enquêteur doit transmettre une copie du rapport final à l'Organisation de l'aviation internationale civile (OACI) (article 6.7).

L'État enquêteur peut lors du rapport final émettre une ou des recommandations de sécurité aux autorités chargées des enquêtes dans les autres États membres intéressés, voir l'OACI. Ces derniers sont tenus de donner suite à ces recommandations: soit en acceptant et en signalant à l'État enquêteur qui l'applique, soit en refusant, mais en donnant les raisons de ce refus à l'État diligentant l'enquête.

On recommande à l'État émetteur (de la recommandation de sécurité) de mettre en place une procédure pour connaître les suites données à celle-ci et de l'avancement des mesures prises en vertu de la recommandation de sécurité.

2.7. Chapitre 7

Le chapitre 7 concerne les comptes rendus ADREP.

Le terme ADREP signifie «Accident/Incident Data Reporting». C'est une base de données mise en place par l'OACI afin de garantir la sécurité de l'aviation civile. Ce système a été instauré en 1976.

Lorsque les États envoient les rapports ADREP, l'information est contrôlée et stockée dans un ordinateur. Les rapports stockés constituent une banque de données des événements à l'échelle mondiale qui permettent de produire les documents suivants⁹:

- a) un résumé bimensuel des rapports reçus, afin de fournir aux États une image mise à jour des événements importants à l'échelle mondiale, ainsi que la possibilité de vérifier leurs rapports traités par l'OACI.
- b) des statistiques annuelles des rapports ADREP comme la présentation de l'information statistique en grandes catégories (telles que les types d'événements qui ont eu lieu et les phases de fonctionnement dans lesquelles les événements se sont produits).
- c) les réponses aux demandes des États pour des informations spécifiques sous la forme d'une "Demande d'information ADREP".

⁹ SKYBRARY, «ICAO ADREP», Bruxelles, 2013, Disponible sur http://www.skybrary.aero/index.php/ICAO_ADREP (consulté le 3 avril 2015)

Ce chapitre 7 est composé de deux parties elles-mêmes subdivisées en deux catégories distinctes.

La première partie concerne le **compte rendu préliminaire** et la seconde partie concerne le **compte rendu de données d'accident/incident**. Pour ces deux groupes, il y a une distinction à faire si l'aéronef pèse 2.250 kilos (et plus) ou si l'aéronef pèse moins de 2.250 kilos. La différence réside dans le fait que pour les plus gros aéronefs, l'État enquêteur doit envoyer le compte rendu à l'OACI.

2.8. Chapitre 8

Le chapitre 8 concerne **les mesures de prévention des accidents**. L'objet de ce chapitre est d'une part le **système de comptes rendus** d'incidents que chaque État établira afin de faciliter la collecte de renseignements sur les insuffisances «réelles ou éventuelles en matière de sécurité». En Belgique, cette matière est règlementée par l'arrêté royal du 22 avril 2005¹⁰.

D'autre part, le **système de base de données** comprend les informations recueillies par l'analyse des données qui permettront de déterminer les mesures préventives à prendre afin d'améliorer la sécurité aérienne. Et enfin, on recommande **l'échange de ces renseignements de sécurité**.

2.9. Appendice et suppléments

À cette annexe 13, vient ensuite un appendice qui reprend un modèle de présentation du rapport final dans le but de créer une norme entre tous les États signataires.

¹⁰ Arrêté royal du 22 avril 2005 relatif aux comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile, M.B. du 23 mai 2005, p. 23964

Viennent ensuite 7 suppléments qui concernent:

- Les droits et obligations de l'État de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés;
- La notification et les communications;
- Une liste d'exemples d'incidents graves;
- Les lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord;
- Les orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collectes et de traitement de données sur la sécurité;
- Le cadre pour le programme national de sécurité (PNS);
- Les éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs.

Chapitre 2: Analyse du règlement européen n°996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile

Ce règlement européen est issu du Parlement européen et du Conseil européen. Il se nomme règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. Il remplace la directive 94/56/CE. La base légale de ce règlement est l'article 100 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne qui concerne les transports et l'article 294 du même traité concernant la procédure d'adoption des règlements. Ce règlement comprend 26 articles ainsi qu'une annexe.

Son objectif est *«que l'élaboration de règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile ne peut être réalisée de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la dimension et des effets européens du présent règlement, être mieux réalisé au niveau de l'Union, ...»*¹¹. Le règlement *«doit tenir compte de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago et notamment de son annexe 13»*¹². Ce texte est donc une adaptation de la convention de Chicago pour tous les États membres de l'Union européenne.

1. Article 1

L'article 1 concerne l'objet de ce règlement. Le but est d'améliorer la sécurité aérienne en fournissant des enquêtes rapides, efficaces et précises, avec pour objectif de prévenir les accidents et les incidents. La disponibilité rapide d'informations relatives aux personnes et aux marchandises dangereuses à bord d'un aéronef accidenté et l'aide aux victimes et à leurs proches font partie des priorités.

¹¹ Considérant n° 36 du règlement européen 996/2010

¹² Considérant n° 5 du règlement européen 996/2010

2. [Article 2](#)

Il énumère 17 définitions utiles à la compréhension du règlement. Comme les définitions de l'accident, des représentants accrédités, des conseillers, des blessures mortelles, des enquêtes de sécurité, et d'autres.

On peut voir des similitudes avec les définitions énoncées dans l'annexe 13 de la Convention de Chicago comme la distinction faite entre l'accident et l'incident grave ou encore la notion de représentant accrédité.

Dans ce règlement est introduite la notion de proche comme étant *«les plus proches parents ou toute personne ayant une relation étroite avec la personne victime d'un accident, selon les définitions du droit national»*¹³. Cette définition n'était pas stipulée dans l'annexe 13 de la Convention de Chicago.

3. [Article 3](#)

Il concerne le champ d'application de ce règlement en énonçant 3 situations.

- 1) La première situation concerne l'accident ou l'incident grave qui s'est produit sur le territoire d'un État signataire des traités applicables (convention de Chicago et traité de Lisbonne).
- 2) La seconde situation concerne le cas où un aéronef immatriculé ou exploité par un État signataire est en cause, même si l'accident ou incident grave se produit sur le territoire d'un autre État non signataire des traités en application.
- 3) La troisième situation concerne le cas où l'État qui enquête autorise un État membre à désigner un expert en raison de l'implication de ressortissants de cet État membre; ces derniers étant gravement blessés ou décédés suite à l'accident ou incident.

¹³ Point 13 de l'article 2 du règlement européen 996/2010

Le règlement est aussi applicable pour «les questions concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes et aux marchandises dangereuses, à bord d'un aéronef impliqué dans un accident, ainsi que l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.

Par contre, le règlement ne s'applique pas pour les enquêtes quant aux accidents ou incidents graves «impliquant des aéronefs affectés à des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues sauf si l'État membre en décide autrement en vertu de l'article 5, paragraphe 4, et à la législation nationale».

4. [Article 4](#)

Cet article fait état de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Chaque État doit veiller à ce que les enquêtes de sécurité soient supervisées ou conduites par une autorité nationale permanente sans que cette dernière ne soit influencée par une intervention extérieure. Cette autorité doit être indépendante des autres autorités aéronautiques de l'État membre (par exemple, celle du contrôle aérien ou de celle qui octroie les licences de navigabilité). Cette autorité nationale publie chaque année un rapport sur la sécurité au niveau national. L'État membre doit doter l'autorité de tous les moyens nécessaires afin que cette dernière puisse remplir sa mission.

5. [Article 5](#)

Cet article énonce l'obligation d'ouvrir une enquête quand l'aéronef ne fait pas partie de la liste de l'annexe II du règlement CE n° 216/2008 du 20 février 2008¹⁴.

Voici la liste de cette annexe: «Ce sont les aéronefs qui entrent dans une ou plusieurs des catégories ci-après:

¹⁴ Ce règlement concerne «la sécurité aérienne et l'instauration de l'agence européenne de la sécurité aérienne».

a) les aéronefs à caractère historique qui satisfont aux critères ci-après:

I) les aéronefs non complexes dont:

- la conception d'origine a été réalisée avant le 1er janvier 1955, et la production a cessé avant le 1^{er} janvier 1975, ou

II) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes:

- leur participation à un évènement historique remarquable, ou l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation, ou

- le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre;

b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité;

c) les aéronefs dont au moins 51 pourcents ont été construits par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial;

d) les aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence;

e) les avions, hélicoptères et paramoteurs n'ayant pas plus de deux places et une masse maximale au décollage (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excédant pas un certain poids selon la catégorie.

f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une masse maximale au décollage n'excédant pas 560 kilos;

g) les planeurs dont la masse structurelle n'excède pas 80 kg en version monoplace ou 100 kg en version biplace, y compris les deltaplanes;

h) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères des points a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est analogue à celle des aéronefs originaux;

i) les aéronefs sans pilote dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kilos;

j) tout autre aéronef dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kg».

Si le lieu de l'accident ou incident ne peut être situé avec certitude sur le territoire d'aucun État, c'est l'État membre de l'immatriculation de l'appareil qui doit se charger de l'enquête. L'autorité en charge de l'enquête définit les modalités et la portée de cette dernière «en tenant compte des enseignements qu'elle entend tirer en vue d'améliorer la sécurité aérienne». Mais si l'autorité pense qu'une enquête peut apporter des enseignements quant à la sécurité aérienne, elle peut diligenter une enquête pour les cas d'exceptions prévus par le règlement CE n°216/2008. Ces enquêtes ne visent pas la détermination des fautes ou des responsabilités, elles sont donc totalement indépendantes de toutes actions judiciaires ou administratives.

6. [Article 6](#)

Cet article concerne la coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité. Celle qui ouvre une enquête peut demander l'assistance des autorités spécifiques des autres États membres. Si ces dernières l'acceptent, elles doivent dans la mesure du possible fournir cette assistance gratuitement.

L'autorité responsable (cellule d'enquête sur les accidents et incidents aériens du pays) peut aussi déléguer la conduite de l'enquête à une autre autorité responsable des enquêtes de sécurité, si cette dernière est d'accord. La première autorité est alors tenue de faciliter la procédure d'investigation.

7. Article 7

Cet article est relatif au réseau européen des autorités responsables. Il s'agit de l'ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities) créé le 19 janvier 2011 à Bruxelles. Le président faisant fonction est Ulf Kramer. Il est à la tête de l'autorité d'enquête allemande et est assisté par le vice-président Keith Conradi, responsable de l'autorité britannique d'enquête.

Ce réseau vise à améliorer la qualité des enquêtes conduites par les instances responsables, et à renforcer leur indépendance. Ce réseau comprend des autorités (cellules d'enquêtes de chaque pays) et a à sa tête un président élu pour un mandat de 3 ans. Ce réseau a pour fonction d'accomplir plusieurs missions énoncées dans le point 3 de cet article. Par exemple:

- a) *«Préparer des suggestions et formuler des avis à l'attention des institutions de l'Union et les conseiller sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et réglementations de l'Union relatives aux enquêtes de sécurité et à la prévention des accidents et incidents¹⁵».*
- b) *«Promouvoir les meilleures pratiques dans le domaine des enquêtes de sécurité en vue de développer une méthodologie*

¹⁵ Article 7, §3, point a du présent règlement.

d'investigation commune à l'Union et dresser un inventaire de ces pratiques¹⁶».

c) «Renforcer les capacités d'investigation des autorités responsables des enquêtes de sécurité, notamment par le développement et la gestion d'un cadre permettant le partage des moyens¹⁷».

8. Article 8

Cet article fait état de la participation de l'AESA (agence européenne de la sécurité aérienne, qui a été créée en 2002 et est régie en vertu du règlement européen [UE] 216/2008) et des autorités nationales de l'aviation civile aux enquêtes de sécurité. Celles-ci peuvent déléguer un représentant en qualité de conseiller de l'enquêteur désigné. Elles ont le droit par exemple de visiter le lieu de l'accident ou de participer au dépouillement des supports enregistrés (à l'exception des enregistreurs audio ou vidéo du poste de pilotage qui correspondent aux deux boîtes noires).

9. Article 9

Cet article énonce l'obligation pour toute personne au courant d'un accident ou incident grave survenu, de le notifier sans délai à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit. Cette dernière doit à son tour sans délai informer la Commission européenne, l'AESA, l'OACI, les États membres et les pays tiers concernés.

¹⁶ Article 7, §3, point d du présent règlement.

¹⁷ Article 7, §3, point e du présent règlement.

10. Article 10

Cet article concerne la participation des États membres des pays d'immatriculation, d'exploitation et de conception de l'aéronef aux enquêtes de sécurité. Ces derniers doivent signaler au pays enquêteur s'ils comptent désigner un représentant.

11. Article 11

Cet article est relatif au statut des enquêteurs. Ils peuvent prendre toutes les mesures nécessaires afin de satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité. L'enquêteur désigné est autorisé à effectuer plusieurs actions comme accéder sans restriction au lieu de l'accident ou incident, ainsi qu'à l'aéronef avec son contenu, ou à l'épave de l'aéronef. Il est également autorisé de demander une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées, ou encore d'avoir accès aux enregistreurs de bord.

12. Article 12

Cet article parle de la coordination des enquêtes. En effet, quand une enquête judiciaire est ouverte en parallèle avec une enquête de sécurité, l'enquêteur désigné en est informé et doit assurer la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord ainsi que de toutes preuves matérielles. L'autorité judiciaire peut déléguer un représentant pour assurer le respect de cette condition. Si la preuve ou le matériel risque d'être altéré par son analyse, l'accord de l'autorité judiciaire est obligatoirement demandé. Les deux autorités doivent coopérer et rester chacune indépendante l'une de l'autre.

Au niveau belge, nous pouvons signaler qu'au moment de l'écriture de ce travail, la cellule d'enquête et les autorités judiciaires peaufinent un protocole de coopération qui sera prochainement d'application.

13. Article 13

Cette disposition concerne la conservation des preuves. C'est à l'État du lieu de l'accident ou de l'incident de garantir le traitement sûr des preuves. Il doit également prendre toutes les mesures de protection de ces preuves et éviter leurs disparitions. Personne ne peut intervenir avant l'arrivée des enquêteurs de sécurité. Nous pouvons prendre l'exemple du Boeing 747 de la Kalitta Air qui, en 2008¹⁸, s'est arrêté près de la ligne de chemin de fer Louvain-Bruxelles. L'ingestion d'un oiseau par un de ces moteurs a entraîné une perte de puissance, empêchant un décollage en toute sécurité. L'avion est resté immobilisé plusieurs jours afin de permettre aux enquêteurs d'effectuer toutes les investigations nécessaires à l'enquête.

14. Article 14

Cette norme explique la protection des informations sensibles en matière de sécurité. C'est une liste d'éléments qui ne peuvent être utilisés que pour les enquêtes de sécurité. À titre d'exemple, on peut citer les enregistrements révélant l'identité des personnes qui ont témoigné, ou les projets de rapports préliminaires ou finaux. Il y a cependant une exception prévue au paragraphe 3 de cet article. Elle concerne le cas où la justice ou l'autorité compétente accepte de divulguer des éléments de l'enquête, malgré l'incidence négative qu'une telle décision peut avoir. Les États peuvent limiter cette exception.

15. Article 15

Cet article fait état de la communication des renseignements. Le personnel de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est tenu au secret professionnel.

¹⁸ Air Accident Investigation Unit, «FINAL REPORT ON THE ACCIDENT OCCURRED ON 25 MAY 2008 AT BRUSSELS AIRPORT ON A BOEING B747-209F REGISTERED N704CK», Bruxelles, 2009, Disponible sur <http://www.mobilite.belgium.be/fr/binaries/AA-8-5_tcm467-209220.pdf>, (Consulté le 15 avril 2015), p. 54

Les personnes peuvent communiquer au constructeur de l'aéronef les renseignements jugés pertinents afin d'améliorer la sécurité. Ils transmettent aussi les informations utiles à l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) sauf s'il y a un possible conflit d'intérêts. Enfin, avant toute communication d'éléments factuels (telles les données des boîtes noires) ou de rapports au grand public, l'autorité d'enquête transmet ces informations aux victimes et à leurs proches ou à leurs associations.

16. Article 16

Cette norme est relative au rapport d'enquête. Chaque enquête se clôture avec un rapport qui précise que l'enquête a pour seul objectif de prévenir les accidents et incidents et qu'il n'y a pas de but de déterminer les fautes et responsabilités. Le rapport protège l'anonymat de toute personne impliquée dans l'accident. Comme dans l'annexe 13 de la Convention de Chicago, l'autorité enquêtrice doit, avant la publication du rapport final, demander aux pays ou parties concernées (pays d'immatriculation, AESA, pays d'exploitation, etc.) s'ils ont des remarques. Si le rapport final ne peut être publié dans les douze mois qui suivent l'accident, l'autorité responsable doit faire une déclaration intermédiaire, et ce toutes les années qui suivent la date anniversaire du fait donnant lieu à l'enquête.

17. Article 17

Cet article analyse la problématique des recommandations de sécurité. L'autorité responsable de l'enquête peut recommander aux pays pertinents «toutes mesures préventives qu'elle juge nécessaires de prendre rapidement afin de garantir la sécurité aérienne». Cela peut se faire au moyen d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes. La recommandation ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans la survenance de l'évènement.

18. Article 18

Cette disposition concerne la base de données des recommandations de sécurité ainsi que l'application de ces dernières. Dans les 90 jours qui suivent la réception d'une recommandation, le destinataire informe l'autorité enquêtrice des mesures prises pour se conformer ou de la raison de ne pas appliquer la recommandation. L'autorité d'enquête peut, dans les 60 jours, indiquer si cette réponse est adéquate. L'autorité d'enquête est chargée de consigner dans le répertoire central (prévu par le règlement européen CE n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007) toutes les recommandations émises.

19. Article 19

Cet article fait état des comptes rendus d'évènements. L'agence européenne de la sécurité aérienne collabore avec les autorités d'enquête des États membres à l'échange des informations visées par la directive 2003/42/CE (qui vise les évènements de l'aviation civile). Les autorités sont tenues à la confidentialité de ces données. Cependant, en date du 3 avril 2014, un règlement 376/2014 a établi un nouveau cadre et modifie donc cet article spécifique en l'abrogeant.

20. Article 20

Cette norme explique que les compagnies de l'Union européenne, ou de pays tiers exploitant des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un des pays ayant ratifié les traités, sont tenues de fournir dans les deux heures qui suivent l'annonce de l'accident d'un aéronef une liste des noms des passagers et des marchandises dangereuses qui étaient à bord de cet aéronef. Cette liste est mise à disposition de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, de l'autorité en charge du suivi des proches, et si nécessaire aux équipes médicales qui auraient besoin de ces informations pour l'identification des victimes. Le nom des passagers est rendu public seulement après que la famille du passager ait été informée. La liste en elle-même reste confidentielle.

21. Article 21

Cette disposition concerne l'assistance aux victimes des accidents aériens et à leurs proches. Un plan d'urgence par pays membre doit être prêt en cas d'accident aérien afin de couvrir au mieux les besoins des victimes et proches dans cette situation. Les États membres doivent veiller à ce que les compagnies aériennes établies sur leurs territoires disposent d'un plan d'aide aux victimes d'accidents. Une grande place pour les victimes et leurs proches doit occuper ce plan. Comme dans l'annexe 13 de la convention de Chicago, l'État membre qui a des ressortissants blessés ou tués dans l'accident peut déléguer un expert qui dispose de nombreux droits (visite de l'aéronef ou de l'épave, réception de la copie du rapport final).

22. Article 22

Cette norme est relative à l'accès aux documents et à la protection des données à caractère personnel. Il renvoie aux règlements CE n° 1049/2001 et n° 45/2001 et à la directive 95/46/CE.

23. Article 23

Cette disposition énonce que les États membres fixent les sanctions en cas de violation du présent règlement.

24. Article 24

Cet article indique la procédure à suivre en cas de modification du règlement étudié dans le cadre de cette section. À noter qu'il doit faire l'objet d'un examen au plus tard le 3 décembre 2014 par la Commission européenne. L'examen a eu lieu et a débouché sur le règlement européen n° 376/2014 du 3 avril 2014 qui apporte que peu de modifications au présent règlement.

25. [Article 25](#)

Cette norme annonce l'abrogation de la directive 94/56/CE. Cette directive fixait le cadre législatif avant ce règlement.

26. [Article 26](#)

Cette disposition énonce le délai d'entrée en vigueur du règlement en date du 1^{er} janvier 2011.

Partie 2: Textes légaux belges

Chapitre 1: Analyse du texte juridique

Abordons maintenant le texte légal belge. Il s'agit d'un arrêté royal du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. Cet arrêté comprend 14 articles. Il a fait l'objet d'une modification par un arrêté royal du 27 avril 2007 que nous approfondirons dans le chapitre 3.

Le fondement légal de cet arrêté royal est l'article 5, paragraphe 2 de la loi du 27 juin 1937 «portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne». La loi n'est entrée en vigueur que le 31 mars 1954, cela étant dû à la Deuxième Guerre mondiale. Alors que le paragraphe 2 est entré en vigueur le 3 janvier 2001 suite à la loi-programme en date du 2 janvier 2001 qui introduit ce nouveau paragraphe dans la loi de 1937.

Un autre arrêté royal a été promulgué le 27 avril 2007 et entré en vigueur le 1^{er} juillet de la même année. Il n'apporte que quelques modifications dans le texte de l'arrêté royal original de 1998. Il fait suite à l'avis du Conseil d'État n° 42/426/4 donné le 26 mars 2007.

Ce chapitre va être consacré à l'analyse de l'arrêté royal de 1998.

1.1. Article 1

Comme dans les textes internationaux, l'article 1^{er} est consacré aux définitions des différents termes. Quatorze termes sont définis dont ceux d'enquête, d'accident et d'incident à titre d'exemple. Pour rappel, il y a vingt définitions dans l'annexe 13 de la convention de Chicago et dix-sept dans le règlement européen. On peut voir que le texte belge reprend dans les grandes lignes les définitions élaborées dans l'annexe 13 de la Convention de Chicago.

Il est intéressant d'un côté de signaler que les définitions d'aéronef, de compte rendu préliminaire, d'État de conception, d'État de construction, d'État de l'exploitant, d'État d'immatriculation, d'État d'occurrence et de masse maximale ne sont pas reprises dans le texte belge. D'un autre côté, le texte belge énonce les définitions de blessures mortelles et d'entreprise.

Les notions de «Ministre» et de «Directeur général» ont été quant à eux ajoutées par l'article 1 de l'arrêté royal de 2007.

1.2. Article 2

Cette disposition est la base même de l'autorité d'enquête belge. C'est cet article qui crée la AAIU (Air Accident & Investigation Unit). Cette unité a été formée au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure. Ce ministère est devenu, depuis la réforme de la structure des administrations fédérales (réforme Copernic), le SPF Mobilité. L'unité fonctionne indépendamment des autres services de l'aéronautique, services appelés de nos jours la direction générale Transport Aérien. Nous reviendrons plus en détail sur cette unité dans le chapitre 2 de cette partie.

1.3. Article 3

Cette norme énonce l'indépendance que doit avoir l'unité dans son travail quotidien. Elle ne peut recevoir d'injonctions d'aucune autorité. Suite à l'arrêté royal de 2007, cet article est devenu le paragraphe 2 de l'article 2 et a laissé sa place à un nouvel article 3 qui énonce la nouvelle obligation aux pilotes de signaler à la cellule d'enquêtes «tout accident ou incident survenu lors de l'utilisation d'un aéronef». Cela s'applique aux aéronefs belges qui subissent un accident ou incident grave sur le territoire belge ou en dehors de celui-ci.

1.4. Article 4

Cet article fait état de la composition de la cellule d'enquête. Elle comprend au moins l'enquêteur désigné qui fera rapport au ministre compétent, Madame Jacqueline Galant à l'heure actuelle. Il peut demander l'aide d'experts qui auront droit à de nombreuses prérogatives. Si la gravité le justifie, le secrétaire général du SPF mobilité prendra les dispositions afin de renforcer l'équipe.

1.5. Article 5

Cette norme énonce les étapes de l'enquête. Cela va de la collecte des renseignements au rapport final, avec les possibles recommandations de sécurité. Les différentes étapes de l'enquête seront explicitées dans la quatrième partie de ce travail.

1.6. Article 6

Cette disposition parle du fait que toute enquête doit faire l'objet d'un rapport sous une forme appropriée «au type et à la gravité de l'accident». La cellule d'enquête doit essayer de rendre public le rapport final dans les meilleurs délais (si possible dans les douze mois qui suivent l'accident). Le rapport peut également contenir des recommandations de sécurité.

1.7. Article 7

Cet article reprend les mots de l'article 6, mais en ce qui concerne le rapport touchant à un incident grave. Il préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'incident. Ce rapport est rendu public auprès des personnes susceptibles de tirer un bénéfice des conclusions en matière de sécurité aérienne comme, par exemple, le concepteur de l'aéronef.

1.8. Article 8

Cette norme indique que l'expert nommé par l'autorité judiciaire apportera sa coopération dans l'enquête menée par l'enquêteur afin de garantir l'efficacité des investigations. Les enquêteurs désignés tant au niveau de la cellule d'enquête que par l'autorité judiciaire (le procureur du Roi territorialement compétent) ont des droits prévus au paragraphe 2 de cet article, comme avoir accès au lieu de l'accident ou incident et à procéder à l'audition des témoins¹⁹.

1.9. Article 9

Cette disposition est intéressante, car elle est le siège de la compétence de la cellule d'enquête belge. Cette dernière ouvre une enquête au moment où un accident ou incident grave survenu à un aéronef se produit sur le territoire belge. On peut voir que cet article suit les obligations fixées tant à l'annexe 13 de la convention de Chicago que par le règlement européen 996/2010.

L'article 5 de l'arrêté royal de 2007 ajoute à cet article la possibilité à certains États de désigner un représentant accrédité. Cet article est le pendant belge de l'article 5.18 de l'annexe 13 de la convention de Chicago.

1.10. Article 10

Cet article énonce le cas où un accident ou incident grave est survenu à un aéronef de nationalité belge ou qui est exploité par des Belges. Ou à un aéronef ayant provoqué une blessure grave à un nombre important de Belges, mais en dehors du territoire belge. Dans cette hypothèse, un représentant belge accrédité pourra être désigné afin de participer à l'enquête. Afin de l'aider, un ou plusieurs conseillers pourront l'accompagner.

¹⁹ Erratum du Moniteur belge, M.B. du 28/05/1999, page 19095

1.11. Article 11

Cette norme énonce la coopération de l'enquêteur belge et de ses conseillers dans la transmission de tous les renseignements pertinents à l'État enquêteur et son représentant désigné.

1.12. Article 12

Cette disposition indique que tous les rapports et recommandations de sécurités sont diffusés par l'administration de l'aéronautique auprès des entreprises et autorités aéronautiques nationales intéressées. Par exemple, dans le cadre de l'accident du Boeing 747 de la Kalitta Air en 2008, le rapport a mentionné dans les recommandations que la compagnie devait revoir sa procédure d'entraînement de ces équipages pour le décollage de Bruxelles comme en témoigne cet extrait du rapport final²⁰:

«4. Safety recommendations.

4.1. Kalitta's training program

We recommend to modify the training program of the flight crew (initial and recurrent), and related documentation, to highlight the risks involved in rejecting TO around V1, as well as the importance of respecting procedures. The training program of Kalitta was amended and an in-house DVD training video was developed, that demonstrates proper and improper reject procedures that is modeled after rwy 20 in BRU.

²⁰ Air Accident Investigation Unit, «FINAL REPORT ON THE ACCIDENT OCCURRED ON 25 MAY 2008 AT BRUSSELS AIRPORT ON A BOEING B747-209F REGISTERED N704CK», Bruxelles, 2009, Disponible sur <http://www.mobilite.belgium.be/fr/binaries/AA-8-5_tcm467-209220.pdf>, (Consulté le 15 avril 2015), p. 54

The content of the DVD was reviewed by both Boeing and FAA. This revised training program is currently in place».

L'administration belge a donc transmis le rapport à la compagnie aérienne afin qu'elle puisse adapter sa procédure (comme mentionné à la fin de l'extrait).

1.13. Article 13

Cet article confirme bien le principe que l'enquête de sécurité n'a pas pour but de déterminer les responsabilités juridiques ou fautes qui ont engendré l'accident ou incident grave. Les recommandations ne sont pas des présomptions de faute ou de responsabilité quant à la survenance du fait générateur de l'enquête.

Chapitre 2: Quelles autorités compétentes ?

En Belgique, il s'agit de la cellule d'enquête et d'analyse des accidents et incidents aériens, dénommée la «Air Accident & Investigation Unit». Comme vu ci-dessus, elle tient sa compétence de l'arrêté royal du 9 décembre 1998.

Il s'agit d'une cellule instituée au sein du Service public fédéral mobilité (avant la modification de l'arrêté royal de 2007, elle était au sein du ministère des Communications et de l'Infrastructure). Elle est composée de 3 enquêteurs et d'une secrétaire. Elle est dirigée par monsieur Luc Blendeman et est basée à Bruxelles. Elle est indépendante de l'autorité de l'aviation civile belge, qui est pourtant dans le même service public fédéral.

Comme énoncé dans les textes légaux, cette unité a 4 missions spécifiques:

- *«Mener des enquêtes approfondies, indépendantes, impartiales et opportunes sur les accidents et les incidents aériens graves».*
- *«Produire clairement des rapports écrits, approfondis et concis en indiquant les causes des accidents sans en attribuer la responsabilité».*
- *«Définir des recommandations pour une sécurité claire, appropriée et bien équilibrée».*
- *«Améliorer la sécurité de l'aviation en partageant les leçons apprises de l'accident et des enquêtes sur les incidents».* Dans ce cadre, le Service public fédéral Mobilité a organisé le 4 décembre dernier, une journée sur la sécurité dans l'aviation avec tous les organismes qui y œuvrent, dont la cellule AAIU²¹.

²¹ SPF Mobilité et Transports, «General Aviation Safety Day (5 December 2014)», Bruxelles, 2014, Disponible sur <http://www.mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/securite/plan/safety_days/> (consulté le 08 avril 2014).

Partie 3: Textes légaux français

Chapitre 1: Différence avec le texte belge

La première différence réside dans le fait que la France possède un code des transports bien spécifique et des arrêtés, alors que la réglementation belge est faite d'arrêtés royaux. La deuxième différence que nous pouvons remarquer est que l'aviation française est soumise à un code commun avec tous les moyens de transport, en plus d'un code spécifique, alors qu'en Belgique, il y a une différenciation.

Les textes français relatifs aux enquêtes sur les accidents sont traités dans les articles L. 1621-1 à L. 1622-2, les articles L. 6622-1 à L. 6622-11 et les articles L. 6232-10 à L. 6232-11 du Code des transports.

La première série d'articles (soit les L. 1621-1 à L. 1622-2) vise les «*Dispositions communes relatives à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport*», la seconde série d'articles (soit les articles L. 6622-1 à L.6622-11) est reprise dans la sixième partie du Code (partie spécifique à l'aviation civile) et concerne les «*Enquêtes techniques relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile*» et les deux derniers articles (L. 6232-10 et L. 6232-11) prévus aussi dans la sixième partie du Code parlent des «*Mesures de police et sanctions administratives*».

Section 1: Articles L. 1621-1 à L. 1622-2

Cette partie du code concerne tous les transports. On parle donc en plus des avions, des trains, bus et autres moyens de transports de personnes.

1.1. Article L. 1621-1

L'article L. 1621-1 est un article de base avec toutes les définitions utiles à la compréhension des articles qui suivent.

1.2. Article L. 1621-2

Cette norme explique que tout accident de transport sur quelque surface peut faire l'objet d'une enquête technique.

1.3. Article L. 1621-3

Selon cette disposition, l'enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents.

1.4. Article L. 1621-4

Cet article est relatif du rapport d'enquête technique qui est rendu par l'organisme prévu à l'article L. 1621-6. Ce rapport sera public, mais il garde une certaine confidentialité quant à l'identité des protagonistes.

1.5. Article L. 1621-5

Cette norme prévoit que dans le cas où une procédure judiciaire est ouverte suite au dépôt d'une plainte ou de la saisine par le procureur de la République, qui est un membre du pouvoir judiciaire. Ce dernier reçoit une copie du rapport d'enquête technique. Lors du dépôt de la plainte au service judiciaire, ce dernier contacte le magistrat de permanence qui se saisit. Il peut s'agir du Procureur de la République ou d'un substitut qui en réfère alors au Procureur compétent.

1.6. Article L. 1621-6

Cette disposition énonce les personnes qui ont la qualité d'enquêteur. Pour les accidents aériens, le paragraphe 2 dit que «*pour les accidents ou incidents d'aviation civile, ont seule qualité d'enquêteurs techniques les membres de l'organisme permanent (le bureau d'enquête et d'analyse [BEA])*». Cependant, un certain type d'enquêteurs (ceux appartenant aux corps techniques de l'aviation civile [les inspecteurs de l'aviation civile par exemple]) peuvent être aussi agréés pour effectuer les opérations d'enquête.

1.7. Article L. 1621-7

Cet article parle de l'indépendance des enquêteurs qui n'ont pas de comptes à rendre à d'autres autorités sauf les exceptions prévues par le présent code.

1.8. Article L. 1621-8

Cette norme annonce que c'est un décret du Conseil d'État qui fixe les conditions d'agrément des enquêteurs. Il fixe aussi les conditions pour les enquêteurs étrangers qui doivent participer aux investigations ayant lieu sur le territoire français. Les conditions sont celles reprises par le règlement européen 996/2010 que nous avons analysées précédemment.

1.9. Article L. 1621-9

Cette disposition indique que le procureur de la République doit être informé des modalités de l'intervention des travailleurs dans le cas où un accident ou incident se produit sur le territoire français.

1.10. Article L. 1621-10

Cet article autorise les enquêteurs à accéder au lieu de l'accident ou incident tout en informant préalablement l'autorité judiciaire qui est le Procureur de la République.

1.11. Article L. 1621-11

Cette norme parle de l'accès aux enregistreurs de bord et aux conditions quant à l'exploitation de ces données. Deux cas se présentent:

- Il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire. Dans ce cas, les enregistreurs et autres supports d'enregistrement, saisis par l'autorité judiciaire, sont mis à la disposition des enquêteurs de la cellule d'enquête. Ces derniers prennent copie des éléments contenus et cela sous la supervision d'un officier de police judiciaire.

- Il n’y a pas d’enquête ou d’information judiciaire. Dans ce cas, les enregistreurs et autres supports d’enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques en présence d’un officier de police judiciaire.

1.12. [Article L. 1621-12](#)

Cette disposition énonce que dans l’hypothèse où il n’y a pas d’enquête ou information judiciaire, l’enquêteur peut prélever débris, pièces, organes, fluides, ... afin de déterminer les circonstances et causes de l’accident ou de l’incident. Cela doit se faire sous la supervision d’un officier de la police judiciaire française.

1.13. [Article L. 1621-13](#)

Cet article indique quant à lui la même procédure, mais dans le cas où une enquête ou information judiciaire a été ouverte. Dans ce cas-là, il y a besoin de l’accord du procureur de la République pour tout prélèvement.

1.14. [Article L. 1621-14](#)

Cette disposition concerne la possibilité pour les enquêteurs d’auditionner toute personne concernée avec la possibilité d’obtenir de ces personnes toutes informations utiles à l’enquête. Mais il y a une exception pour les informations d’un point de vue médical qui ne peuvent être transmises qu’aux médecins rattachés à l’organisme d’enquête. Une copie de ces informations est placée sous scellés par l’autorité judiciaire.

1.15. [Article L. 1621-15](#)

Cette norme énonce la possibilité pour les médecins rattachés à l’organisme d’enquête de demander la communication des résultats médicaux des personnes chargés «de la conduite (pilote), de l’information et du contrôle (techniciens) des engins de transport impliqués dans l’accident ou l’incident» ainsi que des victimes.

1.16. [Article L. 1621-16](#)

Cet article édicte l'obligation pour les personnes impliquées dans l'enquête d'être tenues au secret professionnel dans les conditions prévues par le code pénal français avec les peines possibles en cas de transgression de cette obligation.

1.17. [Article L. 1621-17](#)

Cette norme parle d'une exception à ce principe du secret professionnel. Le responsable de l'organisme peut transmettre des informations résultantes de l'enquête technique. Les informations peuvent être transmises aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux concepteurs de l'aéronef, aux exploitants et aux formateurs.

1.18. [Article L. 1621-18](#)

Cette disposition énonce que des éléments des procédures judiciaires en cours, qui permettent d'aider à l'amélioration de la sécurité aérienne, peuvent être transmis aux autorités compétentes sous le sceau du secret professionnel.

1.19. [Article L. 1621-19](#)

Cet article concerne les documents relevant du secret de l'enquête tels que des auditions de témoins ou des rapports d'autopsies. Ces derniers peuvent être transmis aux enquêteurs avec l'accord du procureur de la République. Le secret d'enquête est prévu par l'article 11 du code de la procédure pénale français. Cet article prévoit le secret de l'enquête et de l'instruction. Toute personne qui participe à cette procédure est tenue par le secret professionnel. Toute communication externe d'éléments provenant de l'enquête expose son auteur à des poursuites pouvant mener à une condamnation sur base des articles 216-13 et 216-14 du code pénal français (l'équivalent belge est l'article 458 du code pénal).

1.20. [Article L. 1621-20](#)

Cette norme indique la possibilité, pour l'organisme permanent d'enquête, d'émettre des recommandations de sécurité si elle juge nécessaire pour leur mise en œuvre de le faire immédiatement.

1.21. [Article L. 1622-1](#)

Cette disposition énonce les sanctions en cas d'entrave à l'enquête technique.

1.22. [Article L. 1622-2](#)

Cet Article indique une sanction complémentaire pour les personnes morales qui entraveraient l'enquête.

Section 2: Articles L. 6222-1 à L. 6222-11

Ces articles que l'on retrouve dans la sixième partie du code des transports sont spécifiques à «l'aviation civile».

2.1. [Article L. 6222-1](#)

Cet article fait le lien avec les articles étudiés dans la section précédente et qui sont applicables à cette partie du code des transports.

2.2. [Article L. 6222-2](#)

Cette norme énonce que les aéronefs militaires et ceux des États non-inscrits à l'article 17 de la convention de Chicago (c'est la liste du registre d'immatriculation par État) n'entrent pas dans le champ d'application des articles de cette partie du code des transports.

2.3. Article L. 6222-3

Cette disposition mentionne quels évènements font l'objet d'une enquête. S'en suit ensuite une liste reprenant les définitions d'accidents, d'incidents et d'incidents graves.

2.4. Article L. 6222-4

Cet article indique les cas où la compétence des autorités françaises est d'application. Soit lorsque l'évènement a lieu sur le territoire ou dans l'espace aérien français; soit quand cela a lieu en dehors du territoire de l'Hexagone, mais que le pays, où a eu lieu l'évènement, n'ouvre pas d'enquête. Il doit s'agir d'un fait impliquant un aéronef exploité ou immatriculé en France. L'article prévoit aussi la possible délégation de l'enquête par les autorités françaises.

2.5. Article L. 6222-5

Cette norme signale que les recommandations de sécurité de l'article L. 1621-20 ne s'appliquent qu'aux évènements répondant aux définitions prévues par l'article L. 6222-3.

2.6. Article L. 6222-6

Cette disposition indique que les opérations prévues par l'article L. 1621-14 donnent lieu à un procès-verbal dressé par les enquêteurs techniques. Ce dernier est transmis en copie à l'autorité judiciaire en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire.

2.7. Article L. 6222-7

Cet article mentionne qu'il est proscrit de modifier l'État des lieux où s'est produit un accident et/ou d'y faire des prélèvements sauf si des impératifs de sécurité ou d'assistance le dictent. En cas d'accident ou d'incident, les protagonistes (équipage, propriétaire, exploitant ou personnes tierces jouant un rôle) doivent sauvegarder

toutes preuves utiles au bon déroulement de l'enquête. Par exemple, les communications radio, les journaux de bord, etc.

2.8. Article L. 6222-8

Cette norme énonce l'obligation pour toute personne ayant connaissance d'un évènement prévu par l'article L. 6222-3, de le signaler sans délai à l'organisme d'enquête permanent, au ministre chargé des transports, ou le cas échéant à toute autorité compétente.

2.9. Article L. 6222-9

Cette disposition garantit que toute personne signalant tout accident ou incident ne sera pas sanctionnée administrativement, disciplinairement ou professionnellement sauf si cette personne a enfreint délibérément ou non les règles de sécurité.

2.10. Article L. 6222-10

Cet article mentionne que les documents sont protégés par le secret professionnel. La loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 ne s'applique pas aux documents et informations recueillis dans le cadre des enquêtes de sécurité.

Cette loi permet la communication des documents détenus par l'administration aux personnes qui en font la demande sous certaines conditions.

2.11. Article L. 6222-11

L'article L. 6222-11 indique que les conditions d'applications des articles étudiés ci-dessus sont fixées par «décret en Conseil d'État». Ces dispositions seront analysées brièvement dans la section 4 du présent chapitre.

Section 3: Articles L. 6232-10 et L. 6232-11

Ces deux articles mentionnent les possibles sanctions administratives et pénales en cas d'infraction. Le premier article énonce une sanction de 1 an d'emprisonnement et 15000 euros d'amende pour toute personne qui n'a pas rendu compte d'un accident ou incident alors qu'il aurait dû.

Le second article énonce quant à lui l'application des sanctions prévues aux articles L. 1622-1 et L. 1622-2 (articles étudiés dans la première section de ce chapitre) dans le cas d'un évènement mentionné par l'article L. 6222-1.

Section 4: Code de l'aviation civile

À côté du code des transports se trouve le code de l'aviation civile. Il y a une partie législative et une partie réglementaire.

4.1. Partie législative

Les normes sur les enquêtes techniques sont répertoriées au livre VII de cette partie du Code. Il s'agissait des articles L. 711-1 à L. 741-3. Cette partie avait été instituée par la loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. Mais la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports ont modifié la matière. Nous nous baserons donc sur la version consolidée au 5 avril 2015 où il reste les articles L. 722-4, L. 723-1 et L. 731-5.

4.1.1. Article L. 722-4

Cet article fait état de la publication annuelle par le ministre ou secrétaire d'État aux transports du rapport de sécurité. Ce rapport comprend les accidents et incidents survenus durant l'année et qui ont été recensés.

4.1.2. Article L. 723-1

Cette norme concerne les procès-verbaux de constat avec toutes les indications à indiquer dans ces derniers.

4.1.3. Article L. 731-5

Cette disposition est relative à la publication annuelle par le ministre ou secrétaire d'État aux transports des mesures correctrices faisant suite aux recommandations de sécurité émises par le BEA (organisme permanent chargé des enquêtes de sécurité).

4.2. Partie réglementaire

Les normes sur les enquêtes techniques sont répertoriées au livre VII de cette partie du Code consacrée aux décrets en Conseil d'État. Ce sont les articles R711-1 à R741-1. Ces articles ont été introduits par le décret en Conseil d'État n° 2001-1043 en date du 8 novembre 2001. Ces articles sont compris sous l'article 1 de ce décret.

4.2.1. Articles R711-1 à R711-10

A) Article R711-1 et R711-2

L'article R711-1 crée l'organisme permanent à compétence nationale placé auprès du chef de l'inspection nationale de l'aviation civile et ayant le nom de «bureau d'enquêtes et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile» qui est appelé en abrégé le BEA.

L'article R711-2 indique que le BEA propose la réglementation concernant la préservation des éléments de l'enquête technique et des enregistreurs de bord, au ministre (ou secrétaire d'État comme c'est le cas actuellement) chargé de l'aviation civile²². Ce secrétariat fait partie du ministère du Développement durable qui est sous la direction du ministre Ségolène Royal.

²² Alain Vidalies en date du 18 avril 2015.

Ces deux normes ont été abrogées par l'article 8 du décret n°2014-530 du 22 mai 2014.

B) Article R711-3

Cette disposition souligne que le BEA a un secrétariat général, des départements et des divisions.

C) Article R711-4

Cet article concerne le directeur du BEA. Il est nommé pour une durée de sept ans par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile suite à la proposition faite par le chef de l'inspection générale de l'aviation civile²³.

Cette norme a été abrogée par l'article 8 du décret n°2014-530 du 22 mai 2014.

D) Article R711-5

Cette norme indique le statut des enquêteurs du BEA. Ce sont des fonctionnaires affectés après avis du directeur du BEA ou, à défaut, des agents contractuels recrutés après avis du directeur du BEA. L'article dit les conditions et la procédure d'engagement.

E) Article R711-6

Cette disposition parle des enquêteurs de première information et de leurs embauches. Ce sont les premiers enquêteurs à intervenir juste après l'ouverture de l'enquête.

F) Article R711-7

Cet article mentionne que le directeur dirige le BEA et détermine l'organisation de l'organisme.

²³ Patrick Gandil en date du 18 avril 2015.

G) Article R711-8

Cette norme explique que le directeur du BEA fixe le champ d'investigation, l'enquêteur technique principal et les méthodes de chaque enquête technique en vertu de l'article L. 1711-1.

H) Article R711-9

Cette disposition indique que le directeur du BEA peut déléguer la réalisation de tout en partie de l'enquête technique à un État étranger. Le directeur organise aussi la participation française aux enquêtes diligentées par d'autres pays.

I) Article R711-10

Cet article énonce la composition de toute commission d'enquête qui doit toujours être présidée par un membre ou ancien membre de l'inspection générale de l'aviation civile. Il est accompagné de 7 autres personnes qui sont:

- *«Un membre ou un ancien membre du Conseil d'État»*
- *«Un membre de la section sécurité et navigation aérienne de l'inspection générale de l'aviation civile»*
- *«Un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile désigné pour sa connaissance du milieu professionnel»*
- *«Une personne désignée pour sa connaissance de la conduite des aéronefs»*
- *«Une personne désignée pour sa connaissance de l'exploitation des aéronefs»*
- *«Une personne désignée pour sa connaissance de la construction aéronautique»*
- *«Deux personnes désignées pour leurs compétences particulières en rapport avec le type d'accident, objet de l'enquête»*

Les membres de la commission d'enquête sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sur la proposition du chef de l'inspection générale de l'aviation civile.

Cette norme a été abrogée par l'article 8 du décret n° 2014-530 du 22 mai 2014.

4.2.2. Articles R722-1 à R722-7.

A) Article R722-1

Cet article parle de l'obligation pour toute personne découvrant une épave ou un élément d'aéronef d'en faire la déclaration sans délai au poste de police ou de gendarmerie le plus proche.

B) Article R722-1

Cette norme concerne la liste des incidents qui doivent être rapportés au BEA. Cette liste est arrêtée par le ministre compétent, sur proposition du directeur du BEA. La liste doit comprendre au moins les incidents graves prévus par la directive 94/56/CE étudiée précédemment. Cette liste est publiée au journal officiel de la République française.

C) Article R722-3

Cette disposition indique que le commandant de bord doit signaler tout incident ou accident à l'organisme d'enquête ou à tout le moins «au responsable de l'aérodrome le plus proche». S'il est dans l'impossibilité de la faire, c'est à l'exploitant de l'aéronef ou au président de l'aéro-club dont dépend l'aéronef de le faire.

D) Article R722-4

Cet article signale la même obligation, mais dans le chef des contrôleurs aériens. Ils doivent aussi prévenir le BEA en cas d'accident ou incident aérien constaté. Ils doivent préserver toutes preuves utiles à l'enquête.

E) Article R722-5

Cette norme énonce l'obligation de l'article R722-3 pour les constructeurs d'aéronefs.

F) Articles R722-6 et R722-7

Ces deux dispositions parlent du mécanisme des comptes rendus d'évènements survenus dans le milieu aérien.

4.2.3. Articles R731-1 à R731-3

A) Article R731-1 et R731-2

L'article R731-1 explique que le directeur du BEA ou le président de la commission d'enquête peut utiliser les moyens appropriés pour communiquer les rapports d'enquête et les recommandations de sécurité. Une place est laissée pour les victimes et/ou leurs familles et/ou leurs associations représentatives.

L'article R731-2 mentionne que les destinataires des recommandations de sécurité doivent indiquer au BEA, dans les 90 jours de la réception, les suites qu'ils entendent donner à ces recommandations et le délai de mise en œuvre.

Ces deux normes ont été abrogées par l'article 8 du décret n°2014-530 du 22 mai 2014.

B) Article R731-3

Cette disposition indique que les rapports d'enquêtes et les études établis par le BEA sont publics et mis à la disposition de tous par «tout moyen».

4.2.4. Article R741-1

Cet article reprend les dispositions pénales qui reprennent l'infraction de non-déclaration. On peut mettre cet article en lien avec l'article L. 6232-10 étudié ci-dessus.

Chapitre 2: Les autorités compétentes.

Section 1: le BEA

Comme énoncé dans le chapitre précédent, le BEA est institué en vertu de l'article R711-1. Il est placé auprès du chef de l'inspection générale de l'aviation civile. Son directeur actuel est Monsieur Rémi Jouty.

Voici la description fournie sur le site même du BEA²⁴:

Rémi JOUTY, directeur du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA).

«Rémi Jouty, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, a pris ses fonctions de directeur du BEA le 1^{er} janvier 2014.

Rémi Jouty débute sa carrière dans la recherche aéronautique à la Direction Générale de l'Armement (DGA) où il gère les programmes d'études et de recherches en aérodynamique et dynamique du vol de 1987 à 1995.

De 1995 à 2006, il se consacre à la sécurité aéronautique à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au sein du SFACT (le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique devenu la Direction du Contrôle de la Sécurité en 2005). Il pilote l'ensemble des activités relatives à la certification et au suivi de navigabilité des avions de transport de conception française ou immatriculés en France. Il conduit notamment, dans un cadre

²⁴ BEA, «Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la Sécurité de l'Aviation civile», Paris, 2015, Disponible sur <<http://www.bea.aero/fr/bea/qui-sommes-nous/remi.jouty.biographie.pdf>> (consulté le 25 janvier 2015).

européen, les équipes internationales chargées des A330 et A340, puis de la définition des conditions de certification de l'A380.

Il organise le transfert progressif des activités de certification de type des avions de transport et des hélicoptères vers l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) et met en œuvre la nouvelle réglementation européenne relative à la maintenance des aéronefs, à la délivrance et au maintien des certificats de navigabilité individuels.

De 2006 à 2008, il prend la tête du département Investigations du BEA, puis est appelé en janvier 2009 à seconder la directrice de la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile), autorité de surveillance de la DGAC regroupant 1 300 personnes. Il y pilote notamment le processus d'évaluation et de réduction des risques».

Section 2: La Gendarmerie des transports aériens (GTA)

Relativement à cette étude, la mission de la gendarmerie française qui nous intéresse est celle de s'occuper des investigations au niveau judiciaire lors des accidents et incidents graves sur le territoire français. La GTA dispose d'une unité spéciale nommée "la section de recherche", basée sur l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Cette unité technique a la capacité de se projeter sur le territoire national ainsi qu'à l'étranger. C'est une unité technique spécialisée.

Voici une description générale des missions de la gendarmerie des transports aériens reprise du site de la gendarmerie française²⁵:

²⁵ Gendarmerie Nationale Française, «Gendarmerie Nationale / Ministère de l'intérieur, Gendarmerie des Transports aériens», Paris, 2015, Disponible sur <http://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/fr/Notre-Institution/Nos-composantes/Les-gendarmeries-specialisees/Gendarmerie-des-transports-aeriens>, (Consulté le 25 avril 2015)

«La GTA, est placée "pour emploi" auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), par arrêté du 28 avril 2006.

Différents types de missions sont assignés à la GTA:

A) en zone réservée des plates-formes aéroportuaires ou aérodromes civils d'implantation:

Missions générales:

- *Police administrative (renseignement notamment en matière de lutte antiterrorisme et d'intelligence économique, sécurité publique...).*
- *Police judiciaire (constatation des crimes et délits, lutte contre le travail illégal...).*

Missions spécifiques:

- *Police aéronautique: constatation des incidents et des accidents aériens, contrôle des aéronefs, constatation des infractions à la réglementation aéronautique.*
- *Police de la sûreté aéroportuaire: La GTA exerce cette mission de manière permanente et prioritaire. Elle a pour but de protéger les personnes, les installations et les aéronefs de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites (attentats, détournements):*
 - a) *Contrôle des exploitants d'aéroport, des compagnies aériennes et des entreprises travaillant en zone réservée (bagages, fret, assistance en escale, catering...);*

b) Contrôle renforcé des vols vers les destinations sensibles impliquant des mesures particulières;

c) Protection:

- *des aéronefs d'État à l'arrivée ou au départ des aéroports français;*
- *d'autorités avec mise en place de tireurs de précision de la GTA.*

B) Hors zone d'implantation aéroportuaire:

Missions administratives et judiciaires particulières:

- *Surveillance des plates-formes secondaires sur tout le territoire et du trafic aérien;*
- *Enquêtes judiciaires d'accidents aériens en France et à l'étranger».*

Partie 4: L'enquête en tant que telle

Un accident aérien vient de se produire sur le territoire belge ou français, quelles vont être les différentes étapes et analyses à effectuer et quelles sont les autorités qui vont s'en charger ? C'est le sujet du présent chapitre qui va se composer en deux parties: une concernant la Belgique et l'autre concernant la France.

Chapitre 1: La Belgique

Prenons l'hypothèse d'un accident qui vient de se produire près de Liège. Les différents services de secours et de police sont présents pour sécuriser les lieux.

Il est possible que deux types d'enquêtes soient diligentés. Une sur l'aspect technique et l'autre sur l'aspect pénal.

Section 1: L'aspect technique

Une notification d'accident ou d'incident est envoyée par les pilotes, le contrôleur aérien ou toute personne ayant connaissance de l'évènement par le fait de son métier, au service public fédéral mobilité à Bruxelles, et plus précisément à l'«Air Accident et Investigation Unit» (AAIU). Cette unité va analyser la notification émise puis prendre la décision ou non d'entamer une enquête sur l'accident ou incident.

Nous allons supposer que dans le cas présent, l'unité prend la décision d'entamer l'enquête. Le «Chief Investigator» va nommer un enquêteur (ou plusieurs selon la gravité de l'évènement) qui va être chargé de la conduite de l'enquête technique. Car comme signalé dans les différents textes analysés, l'unité d'enquête ne se concentre que sur l'aspect technique de l'accident (ou incident).

L'enquête technique va effectuer une vérification de tous les éléments entrant en compte dans le cadre de l'accident ou incident étudié.

Pour nous aider dans le cadre de cette partie, nous allons nous baser sur l'exemple de modèle de rapport final figurant à l'appendice de l'annexe 13 de la Convention de Chicago²⁶.

Le corps du document comprend les parties suivantes:

1. Les informations de base
2. L'analyse
3. La conclusion
4. Les recommandations de sécurité

Bien évidemment, toutes les informations utiles à la compréhension du rapport doivent être insérées.

Nous allons surtout nous concentrer sur les deux premières parties, car elles contiennent toutes les informations de l'enquête.

1.1 Les informations de base

- A) Le déroulement du vol.
- B) Le nombre de tués et/ou de blessés (graves ou légers).
- C) Les dommages subis par l'aéronef.
- D) Les dommages subis par d'autres objets.
- E) Les renseignements sur le personnel.
- F) Les renseignements sur l'aéronef.
- G) Les conditions météorologiques.
- H) Les aides à la navigation utilisées.
- I) Les moyens de télécommunications utilisés.
- J) Les renseignements sur l'aérodrome.

²⁶ Organisation de l'aviation civile internationale, «Annexe 13 de la convention de Chicago», Montréal, 2014, Disponible sur <<http://www.icao.int>> (consulté le 18 octobre 2014), p.30.

- K) Les enregistreurs de bord.
- L) Les renseignements sur l'épave et sur l'impact.
- M) Les renseignements médicaux et pathologiques.
- N) L'information en cas d'incendie.
- O) Les questions relatives à la survie des occupants.
- P) Les possibles essais et recherches effectués.
- Q) Renseignements sur les organismes et la gestion de ces derniers.
- R) Renseignements supplémentaires si nécessaire.
- S) Utilisation de techniques d'enquête utiles ou efficaces.

1.2 Analyse

Cette partie reprend les points qui servent à la détermination des causes de l'accident ou incident grave. Cela varie pour chaque accident. Dans notre étude, nous allons reprendre les 19 points d'informations et essayer d'expliquer et de donner des exemples.

- A) Déroulement du vol: Cela comprend les informations de:
 - Numéro de vol, type d'exploitation, lieu du dernier décollage, heure de ce décollage (heure locale ou UTC [Greenwich Meridian]), lieu de l'atterrissage prévu.
 - Préparation du vol, description du vol et des événements ayant conduit à l'accident avec reconstitution de la trajectoire si possible.
 - Lieu (latitude, longitude, altitude) date et heure (heure locale ou UTC [Greenwich Meridian]) de l'accident. Précision si l'accident a lieu de jour ou de nuit.

- B) Nombre de tués et/ou de blessés: Ces informations sont présentées sous forme de tableau après recueillement des dépouilles et analyse de ces derniers.

Voici l'exemple type du tableau

Blessures	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Mortelles			
Graves			
Légères/Aucune			

- C) Dommages subis par l'aéronef: brève analyse de l'état de l'aéronef lors de la découverte de ce dernier. On classe l'aéronef d'intact, légèrement endommagé, sérieusement endommagé, détruit.
- D) Autres dommages: C'est le cas où d'autres objets ou immeubles auraient été endommagés. Par exemple, lors de l'accident du Concorde du 25 juillet 2000, l'hôtel sur lequel l'aéronef est tombé a été détruit et le rapport final du BEA le mentionne²⁷.
- E) Renseignements sur le personnel. Cela comprend:
- Les renseignements utiles concernant les pilotes dont l'âge, la validité des licences, les renseignements médicaux relatifs à l'obtention de la licence, les qualifications obtenues, la liste des contrôles obligatoires effectués, le nombre d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et les renseignements pertinents sur le temps de service pour voir si les législations en la matière ont été respectées. On regardera aussi les contrats de travail des pilotes.

²⁷ BEA, «Accident survenu le 25 juillet 2000 au lieu-dit La Patte d'Oie de Gonesse (95) au Concorde immatriculé F-BTSC exploité par Air France», Paris, 2001, Disponible sur <<http://www.bea.aero/docspa/2000/f-sc000725/pdf/f-sc000725.pdf>>, (Consulté le 15 avril 2015), p. 17.

- Les titres et l'expérience du personnel de cabine, dont les contrats de travail.
- Au besoin, les renseignements pertinents (licences et certificats) quant aux personnels d'entretien ou des services de la circulation technique. Par exemple, en cas de défaut de l'entretien, on peut regarder par rapport aux mécaniciens ayant effectué la dernière maintenance.
- Pour les 3 catégories, on regardera les antécédents et historiques médicaux, judiciaires, familiaux, financiers et en rapport avec l'exploitant de chacun des protagonistes.

F) Renseignements sur l'aéronef:

- On va vérifier le certificat d'exploitation de l'aéronef pour voir s'il était encore en cours de validité et s'il était conforme aux prescriptions prévues par les différentes lois régissant la matière.
- On va vérifier toute la maintenance effectuée sur l'aéronef:
 - a. On va regarder les sources avec tous les manuels de l'aéronef et les «services bulletins» émis par le constructeur de l'aéronef avec les possibles correctifs de sécurité.
 - b. On va vérifier l'application des consignes de navigabilité. Ce sont des consignes de sécurité obligatoires qui indiquent aux exploitants et à leur personnel ce qui peut être fait ou non²⁸. Les États peuvent en rédiger. Pour l'Union européenne, c'est l'Agence européenne de la sécurité aérienne qui s'en occupe.
Ces alertes donnent la force de loi aux consignes de modification d'exploitation. Pour exemple, le cas du vol Turkish Airlines 961 du 03 mars 1974 qui s'écrasa après son décollage de Paris.

²⁸ Par exemple, quelle quantité d'essence minimum doit-t-on avoir dans les réservoirs pour voler sans risque pour la sécurité ?

L'enquête semblait démontrer que l'une des portes de soute du DC10 ne résistait pas aux turbulences. Une «Emergencing Airworthiness Directive (Consigne de navigabilité obligatoire)» fut transmise par le secrétariat d'État aux transports afin de prévenir du problème et que les autres compagnies puissent résoudre le problème découvert²⁹.

c. On va aussi regarder les programmes de maintenance de l'aéronef. Avec les passages effectués dans les ateliers (par le biais des certifications de maintenance) et les titres requis par les différentes législations quant à l'entretien. Par exemple, les entretiens doivent être indiqués dans les livres de bord.

G) Conditions météo: L'unité d'enquête technique va regarder les données météo annoncées (Messages météo AIRMET et SIGMET) et la météo finalement rencontrée au moment de l'accident par l'aéronef ainsi que de la disponibilité de ces informations pour l'équipage. On va regarder aussi les conditions d'éclairement naturel (soleil, lune, aurore, crépuscule).

H) Aides à la navigation et leur efficacité au moment de l'accident: Par exemple, on va regarder dans certains cas, entre autres:

a. Le système ILS: Comme repris dans un manuel de cours³⁰: «L'ILS (Instrument Landing System) est un système automatique d'aide à l'atterrissage, utilisé dans l'aviation civile. Il permet une approche de précision compatible avec des conditions météorologiques dégradées,

²⁹ J.O.R.F., «Rapport final de la Commission d'Enquête sur l'accident de l'avion D.C. 10 TC-JAV des Turkish Airlines survenu à ERMENONVILLE, le 3 mars 1974», Paris, 1976, Disponible sur <<http://www.bea.aero/docspa/1974/tc-v740303/pdf/tc-v740303.pdf>>, (Consulté le 15 avril 2015)

³⁰ IVAO France, «Section instruction: l'ILS», Paris, 2011, Disponible sur <http://www.ivaofr.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/INST_ILS.pdf>, (Consulté le 23 avril 2015)

en offrant un guidage dans le plan vertical et horizontal jusqu'au seuil de la piste d'atterrissage».

- b. Les Balises de navigation qui comme leurs noms indiquent servent à guider les aéronefs. On va regarder aussi les autres aides que sont les MLS, NDB, PAR, VOR.
 - c. On va regarder les feux de pistes.
- I) Moyens de télécommunications: On va vérifier par exemple, les enregistrements radar et ATC (Air Traffic control) pour voir s'il n'y a pas eu d'erreur opérationnelle quant à la navigation ou au contrôle aérien.
- J) Renseignements sur l'aérodrome: On va vérifier les installations des aérodromes de départ et/ou d'arrivée en regardant les licences d'exploitation, de conformité, de sécurité de l'aérodrome. On va regarder, entre autres, le nettoyage de la piste et voir s'il n'y a pas de débris ou déchets dessus à l'aide d'un radar au sol.

Cela peut être utile de vérifier ce point comme l'atteste le cas malheureux du Concorde³¹. Pour rappel, le 25 juillet 2001, le Concorde de la compagnie Air France effectuant la liaison Paris – New York s'est écrasé juste après son décollage. L'enquête technique a révélé que l'aéronef aurait roulé sur un morceau du train d'atterrissage d'un autre avion. Cet avion, qui avait décollé quelques minutes avant le Concorde, semblerait avoir laissé ce débris sur la piste. Le Concorde aurait roulé sur ce débris en pleine phase de décollage (c'est-à-dire à pleine puissance). Le morceau serait venu taper sur l'un des réservoirs de carburant ce qui aurait entraîné des vibrations ayant fait bouger certaines pièces des conduits de carburant.

³¹ BEA, «Accident survenu le 25 juillet 2000 au lieu-dit La Patte d'Oie de Gonesse (95) au Concorde immatriculé F-BTSC exploité par Air France», Paris, 2001, Disponible sur <<http://www.bea.aero/docspa/2000/f-sc000725/pdf/f-sc000725.pdf>>, (Consulté le 15 avril 2015)

Cela semblerait être considéré comme l'un des éléments déclencheurs de l'incendie ayant conduit à l'accident de l'aéronef.

On va aussi regarder si le tarmac de l'aéroport n'a pas été contaminé en effectuant des calculs et des analyses du goudron.

- K) Enregistreurs de bord: On va aussi vérifier les enregistreurs de bord qui, à de nombreuses reprises, ont permis de récolter des informations capitales pour l'enquête. Ces enregistreurs sont au nombre de deux:
- a. Il y a le FDR: C'est le «flight data recorder» qui enregistre les données techniques et de navigation de l'aéronef.
 - b. Il y a le CVR: C'est le «cockpit voice recorder» qui enregistre les sons entendus dans le cockpit. Il s'agit de voix et de bruits.
 - c. Parfois, il y a le QAR: Le «Quick data recorder» qui est un enregistreur proche du FDR, mais dont les données peuvent être téléchargées par clé USB par le personnel de maintenance.

Il faut signaler que ce type d'enregistreurs de bord n'équipe que les aéronefs les plus imposants.

- L) Renseignements sur l'épave et l'impact: C'est un des points les plus importants de l'enquête, car c'est ici qu'on retrouve toute l'analyse des pièces et du lieu de l'accident.
- On va inspecter l'aéronef ou l'ensemble des débris de manière minutieuse afin de trouver des éléments d'explication.

Cela passe par l'analyse des différentes pièces retrouvées (liste non exhaustive) dont:

- Le train d'atterrissage
- Le tableau de bord de l'aéronef (et différentes commandes du cockpit)
- Les différentes portes (d'entrée et de soute)
- Les ailes avec les commandes de vols
- Les réservoirs
- Les éléments de la cabine retrouvés (par exemple les masques à oxygène qui auraient été utilisés)
- Les extincteurs
- Les moteurs ou hélices (avec les inverseurs de poussée)

On va aussi analyser le lieu où s'est produit l'accident ou l'incident grave par rapport à la disposition de l'endroit de l'impact.

M) Les renseignements médicaux et pathologiques: Cela correspond aux résultats des enquêtes entreprises par les médecins de l'unité d'enquête. Par exemple, les analyses toxicologiques effectuées sur les membres de l'équipage.

N) Les informations sur un possible incendie: On expliquera les circonstances de l'incendie ainsi que le matériel utilisé et l'efficacité de ce matériel.

O) Les questions relatives à la survie des occupants: On va expliquer comment les recherches se sont déroulées. S'il y a sauvetage de personnes, on explique comment ça s'est déroulé. On explique aussi où se trouvait chaque individu dans l'aéronef et en met en lien ces données avec les blessures subies et les défaillances d'éléments de structure de l'aéronef.

P) Les essais et recherches effectués: on indique si des recherches spécifiques ont été effectuées par rapport à un élément spécifique pouvant être une cause de l'accident. Par exemple, l'analyse de fluides prélevés sur le lieu de l'accident.

Q) Les renseignements sur les organismes et la gestion de ces dernières. Il s'agit souvent d'un point de l'enquête assez important. Les enquêteurs peuvent effectuer des recherches sur:

a) L'opérateur: On va regarder certains documents:

- Le certificat de Transport Public (si transport public).
- Le manuel d'exploitation (partie A; B; C; D) (si transport public).
- Le dossier de vol.
- L'historique et antécédents (incident, accident, infraction, etc.).
- Le contrat de leasing (si applicable pour le cas).
- Le contrat d'assurance.
- Le contrat de travail.
- Les auditions du directeur; du chef pilote; des instructeurs et des examinateurs.

b) Les services de la navigation aérienne: On regarde certaines données:

- Les tracés radars (en général, il y a plusieurs radars afin de pouvoir croiser les différentes données (data) et les valider).
- On récupère les données data Mode-S.
- Les transcriptions ATC (Air Traffic control), c'est les données en provenance de la tour de contrôle.

c) Les Prestataires de services: Il y a une distinction à faire entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée.

- Aéroport de départ: Les documents et données suivants sont analysés:
 - La météo lors du départ de l'aéronef
 - Le dossier de vol remis à l'équipage (OFP qui est le plan de vol opérationnel, les données météo et les notifications NOTAMs, etc.).
 - Le dossier de chargement et de centrage de l'aéronef.
 - L'analyse de la qualité du carburant de l'aéronef.
 - Les possibles travaux en cours sur le site de l'aéroport.
 - Les enregistrements vidéosurveillance du parking aéronef et/ou de l'espace utilisé par l'aéronef (taxiway; piste, etc.).
 - Les auditions de témoins (personnel au sol en contact avec l'équipage de l'aéronef).
 - Les informations sur l'hôtel et les activités diverses des personnels navigants pendant l'escale.
 - Les informations sur le catering (services de fournitures des repas et rafraichissements pour les avions) et autres services utilisés pendant l'escale.
 - Les informations sur la maintenance effectuée lors de l'escale et/ou des problèmes techniques ou opérationnels rencontrés lors de cette maintenance.
 - Les raisons sur un possible retard au départ de l'aéronef.
 - Les mesures prises pour écarter les oiseaux du périmètre de l'aéroport. Pour illustrer cette donnée. Nous pouvons prendre l'exemple du vol US Airways 1549 du 15 janvier 2009 effectuant la liaison entre New York et Seattle.

Juste après son décollage de l'aéroport de La Guardia, l'Airbus A320 aurait ingéré des oiseaux dans ses deux moteurs entraînant l'arrêt des ceux-ci. Après une tentative de retour vers l'aéroport de La Guardia, le pilote décida de faire amerrir l'avion sur la rivière de l'Hudson. Il n'y a eu aucun mort. L'enquête semble révéler que l'amerrissage sur la rivière était possible ce jour-là avec les conditions climatiques très clémentes qui permettaient d'avoir une rivière plane et donc simple pour y amerrir. Ce qui ne semble pas avoir été le cas pour un amerrissage en mer où les vagues ne rendent pas la manœuvre simple à effectuer³².

- Aéroport d'arrivée: Les documents et données suivants seront analysés:
 - Météo lors de l'arrivée.
 - Les conditions d'exploitation lors de l'arrivée (LVP / CAT I / CAT II / CAT III).
 - Les travaux en cours sur l'aéroport.
 - Les enregistrements vidéosurveillance du parking de l'aéronef et/ou de l'espace utilisé par l'aéronef.
 - L'audition des témoins.
 - Les mesures prises pour écarter les oiseaux du périmètre de l'aéroport.

³² Cas du vol Ethiopian 961 qui s'écrasa au large des Comores le 23 novembre 1996 suite à son détournement.

- R) Les renseignements supplémentaires: Cela concerne des renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus dans l'une des catégories du rapport.
- S) Les techniques d'enquête utiles ou efficaces: Les enquêteurs peuvent faire appel à des outils qui peuvent se révéler précieux. On indique sous ce point ces techniques et les résultats obtenus de par leur utilisation. Par exemple, si l'aéronef est tombé dans un océan, on utilisera sûrement un sous-marin technique afin de retrouver l'épave. On indiquera donc l'utilisation du sous-marin à ce point-ci du rapport. Cela s'est produit pour les recherches effectuées sur l'accident de l'AF447 (Rio-Paris)³³.

Le but final de cette enquête technique est de comprendre les raisons techniques ayant donné lieu à l'accident ou incident et d'élaborer des recommandations de sécurité afin de prévenir et d'éviter des accidents ou incidents futurs.

Section 2: L'aspect judiciaire

D'un autre côté, l'autorité judiciaire avec le procureur du Roi va se concentrer sur l'aspect pénal de l'enquête et va essayer de déterminer les responsabilités de l'accident (ou incident grave). C'est pour cette raison qu'il y a plus d'enquêtes techniques que d'enquêtes judiciaires, car la majorité des accidents aériens ne donnent pas lieu à ce que la justice soit saisie.

Le pouvoir judiciaire va être saisi suite à un dépôt de plainte au parquet compétent au niveau territorial. Le procureur du Roi va décider ou non d'entamer une enquête s'il a des preuves suffisantes qu'il y a eu une infraction ou une omission pénale qui a

³³ BEA, «Accident survenu le 1^{er} juin 2009 à l'Airbus A330-203 immatriculé F-GZCP exploité par Air France / vol AF 447 Rio de Janeiro - Paris», Paris, 2012, Disponible sur <<http://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601/pdf/f-cp090601.pdf>>, (Consulté le 15 avril 2015)

été commise et qui a engendré un accident ou incident grave ayant pour conséquence la mort, la blessure de personnes ou la détérioration de biens ou de propriété.

L'équipe judiciaire supervisée par le procureur du Roi va effectuer son enquête.

L'enquête est composée de l'analyse des différents éléments dont:

1. On va vérifier la liste des passagers éventuels. Cela se fait au moyen des listes fournies par la compagnie aérienne ou la société exploitant l'aéronef. Avec cette liste, l'équipe d'enquête va vérifier avec les services de renseignement si des personnes étaient ou non mises sur liste de suspect ou avait un rôle spécifique dans l'aéronautique.
2. On va vérifier les bagages et voir si certains bagages ne présentaient pas d'éléments suspects qui pourraient donner une piste d'un acte criminel dirigé contre l'aéronef.
3. On va vérifier si des billets ont été achetés très peu de temps avant le décollage de l'avion. Et voir si les billets ne sont que des allers simples et s'ils ont été payés en monnaie liquide.
4. On va vérifier l'identité des personnes tant passagers que le personnel navigant (qui comprend les pilotes que le personnel de cabine) ainsi que leur passé pour voir si un élément (médical ou autre) pourrait pas être déterminant dans l'explication de l'évènement.

D'autres éléments, dont la durée de travail des pilotes, les deux enregistreurs entre autres.

Et à la fin de celle-ci, le procureur décidera s'il y a lieu de renvoyer les personnes suspectées devant la chambre du Conseil afin que cette dernière décide si des poursuites judiciaires doivent être intentées envers ces personnes suspectées.

Se pose la question de savoir ce qui se passe quand des preuves peuvent être utiles aux deux enquêtes. Peut-il y avoir échange d'informations entre les deux entités sans qu'il y ait de problématique quant à la protection des données confidentielles et ingérence dans la vie privée de personnes suspectées ou non ?

Le but définitif de cette enquête judiciaire est de découvrir les possibles responsabilités ayant mené à l'évènement et de poursuivre les personnes responsables d'une infraction ou d'une omission.

Chapitre 2: La France

Prenons l'hypothèse d'un accident ou incident ayant eu lieu dans la région de Paris.

Comme dans le chapitre précédent, il est possible d'avoir les deux types d'enquête: d'un côté, l'enquête technique et de l'autre côté, l'enquête judiciaire.

Section 1: L'enquête technique

Comme signalé dans la partie précédente, l'autorité chargée de l'enquête technique en France est le bureau d'enquête et d'analyse, dénommé le BEA. La procédure d'enquête est la même que celle expliquée ci-dessus pour la Belgique et nous nous y référons³⁴. Le directeur général nomme un directeur d'enquête qui sera chargé de la conduite de cette enquête.

Le but de cette dernière est donc bel et bien de trouver les raisons techniques qui ont fait que l'accident ou l'incident s'est produit et de formuler des préconisations sous forme de recommandations de sécurité afin d'éviter ce type d'incident pour le futur.

Il ne s'agit donc pas de déterminer les diverses responsabilités.

Section 2: L'enquête judiciaire

Pour l'enquête judiciaire, voici la procédure:

Elle est introduite par le dépôt d'une plainte auprès du parquet compétent territorialement. Le procureur de la République décide s'il saisit ou non la gendarmerie des transports aériens (GTA). Cette dernière va alors déléguer des agents chargés d'effectuer les investigations utiles au bon déroulement de l'enquête.

³⁴ Ibid, Titre 4, chapitre 1, point a.

Cependant, il y a deux pans à celle-ci et cela diffère de la Belgique. Il y a un pan technique qui est comme celui de l'enquête menée par le BEA et il y a un pan judiciaire qui recherche après les responsabilités.

En ce qui concerne la procédure d'enquête en tant que telle, nous nous référons à ce qui a été dit ci-dessus³⁵.

La gendarmerie des transports aériens peut saisir toutes pièces utiles à l'enquête par un document national appelé une commission rogatoire. Il est aussi possible de saisir dans d'autres pays par le dépôt d'une commission rogatoire internationale.

La GTA va poursuivre l'enquête criminelle sous la direction d'un ou plusieurs juges d'instruction. C'est le juge d'instruction qui pilote l'enquête via ses officiers de police judiciaire.

³⁵ Ibid Titre 4, chapitre 1, point b.

Conclusion

Nous voici parvenus à la fin du cheminement de notre étude. Voici venu le temps de tirer les conclusions.

Nous avons dans un premier temps analysé les textes internationaux que sont l'annexe 13 de la convention de Chicago généré par l'O.A.C.I. (Organisation internationale de l'aviation civile) et le règlement européen numéro 996/2010 du Conseil européen. Nous avons pu voir au sein de ces deux textes que la primauté des enquêtes de sécurité est donnée à l'État du lieu de l'accident ou de l'aéronef. Rappelons que cet État peut se faire aider par un autre État qui aurait des moyens plus élaborés.

Dans un second temps, nous avons analysé le texte belge qui est l'arrêté royal de 1998. On peut voir que ce texte est assez court. Il ne comprend que le strict minimum et se contente de renvoyer aux dispositions internationales en ce qui concerne le surplus.

Ensuite, nous avons analysé le texte français qui est assez complet et détaillé quant à cette problématique avec de nombreux articles délimitant les compétences et règles. On peut y noter l'importance de la police judiciaire.

Enfin, nous avons vu les deux procédures d'enquêtes dans les deux pays et nous constatons:

En Belgique, nous disposons d'une unité de 4 personnes pour les enquêtes techniques. Pour l'enquête judiciaire, nous avons les juges d'instruction et les procureurs du Roi qui se font aider par les différents corps de la police: police administrative pour les délimitations du lieu de l'accident, police judiciaire pour la collecte des preuves, police scientifique pour l'analyse des preuves.

En France, nous avons deux cellules d'enquête spécifiques.

Le BEA s'occupe des enquêtes de sécurité et est chargé de rendre des recommandations de sécurité. Par rapport à la Belgique, cette cellule est plus conséquente avec environ une centaine de collaborateurs. L'enquête judiciaire est menée quant à elle par la gendarmerie des transports aériens. La «Section de Recherches», en charge des enquêtes les plus complexes (AF447, Germanwings, Concorde), est composée d'environ 29 personnes. Dans le cadre d'une enquête criminelle, le directeur d'enquête rend compte directement au juge d'instruction. Cette unité spécifique effectue une double enquête: une enquête judiciaire et une enquête technique dont l'objectif, in fine, est de définir les responsabilités pénales.

Une autre problématique pour les deux pays est le secret des informations recueillies lors des enquêtes. L'article 12 du règlement européen 996/2010 et l'article 15 du règlement européen 376/2014 prévoient que pour une meilleure coordination, un accord doit être passé entre les unités d'enquête technique et les autorités judiciaires.

Afin d'optimiser et de permettre aux deux enquêtes (judiciaire et de sécurité) d'être conduites le plus efficacement et le plus sereinement possible nous pourrions envisager ou confirmer les trois points suivants:

- Garder le système actuel (UE 996/2010 et UE 376/2014) de séparation des deux types d'enquêtes afin d'en garantir l'indépendance et la complémentarité.
- Confirmer l'indépendance de la cellule d'enquête par rapport à l'administration afin d'éviter de possibles pressions politiques.
- Améliorer l'AAIU par l'adjonction de juristes et d'experts supplémentaires afin de conseiller au mieux le personnel en place dans le but de promouvoir un contact éclairé avec d'autres institutions touchant à l'aérien tel

Belgocontrol, l'AESA, et l'OACI et d'assurer la pérennité d'un service stratégique pour notre pays et le monde aérien.

La Belgique confirmera alors son adhésion et sa conformité aux règlements européens en vigueur, prenant en compte les exigences de sécurité publique.

La sécurité des passagers et des biens transportés ou survolés restant notre principale motivation et objectif.

Bibliographie

Législations

Législations internationale et européenne.

- Annexe 13 de la convention de Chicago instaurant l'Organisation de l'aviation civile internationale, adopté par le Conseil de l'OACI le 11 avril 1951, 9^e version en date de juillet 2001.
- Règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, J.O.U.E., L 55 du 5 mars 2010, p. 1.
- Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, J.O.U.E., L 295 du 12 novembre 2010, p. 35.
- Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, J.O.U.E., L 122 du 24 avril 2014, p. 118.
- Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, J.O.U.E., L 79 du 19 mars 2008, p. 1.

Législation belge

- Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, M.B., 26 juillet 1937.
- A.R. du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, M.B., 29 décembre 1998, 1^{re} édition, p. 41413.
- A.R. du 22 avril 2005 relatif aux comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile, M.B., 23 mai 2005, p. 23964.
- A.R. du 27 avril 2007 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, M.B., 21 juin 2007, 1^{re} édition, p. 34250.
- A.R. du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, M.B., 30 décembre 2014, p. 106833.

Législation française

- Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, J.O.R.F. du 3 novembre 2010, n°255, p. 19641.
- Loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, J.O.R.F. du 30 mars 1999, n° 75, p. 4688.
- Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, J.O.R.F. du 6 janvier 2006, n° 5, p. 217.

Jurisprudence

- Colmar, 14 mars 2008, R.G: 06/01600, in <<http://www.legifrance.gouv.fr>>.
- Fort-de-France, 14 décembre 2012, R.G: 10/00643, in <<http://www.legifrance.gouv.fr>>.
- Versailles, 29 novembre 2012, in <http://www.lemonde.fr/societe/article/2012/11/29/crash-du-concorde-la-justice-se-prononce-en-appel-douze-ans-apres_1797319_3224.html>.

Doctrine

- ROLIN, H., «La portée juridique des annexes à la Convention de Chicago – Un désaccord entre les jurisprudences françaises et belge», Revue belge de droit international, Bruxelles, 1973. pp. 403-410.
- MATEESCO MATTE LLD, N., «Traité de droit aérien – aéronautique», 3^e éd., éditions A.Pedone, Paris, 1980, p.183 à 184.
- NAVEAU, J., «Droit du transport aérien international», éditions Bruylant, Bruxelles, 1980.
- DOBELLE, J-F., «Le droit dérivé de l'OACI et le contrôle du respect de son application», Annuaire français de droit international, volume 49, 2003. pp. 453-491.
- NAVEAU, J., «Précis de droit aérien», 2^e éd., éditions Bruylant, Bruxelles, 2006.
- CORNU, G., «Vocabulaire juridique (association Henri Capitant)», 2^e éd, éditions Quadrige/PUF, Paris, 2008.
- DEHOUSSE, F., «Droit international public, recueils de textes», Support de cours: Cours «Droit international public», Université de Liège, année académique 2014-2015, éditions de l'Université de Liège, Liège, 2014.
- CORREIA, V., «La coopération de l'agence européenne de la sécurité aérienne, des États membres et des industriels au sein du système européen de la sécurité aérienne», C.D.E., 2010/5-6, p. 587-644.

[Documents non juridiques](#)

Questions parlementaires

- La Chambre des Représentants, «Question et réponse écrite n° 52-153: Accidents d'avion», © La Chambre des Représentants, 18/11/2011, sur www.lachambre.be
- Le Sénat de Belgique, «Question écrite n° 3-5283», © Le Sénat de Belgique, 21/11/2011, sur www.senate.be
- Le Sénat de Belgique, «Question écrite n° 5-1724», © Le Sénat de Belgique, 18/07/2014, sur www.senate.be

Périodiques

- PHILBIN, A. [dir. de la rédaction], 2007, «The I.C.A.O. Journal», Montréal, Volume 62, n° 5.
- PHILBIN, A. [dir. de la rédaction], 2010, «The I.C.A.O. Journal», Montréal, Volume 65, n° 6.
- ICAO Communications Unit, [dir. de la rédaction], 2012, «The I.C.A.O. Journal», Montréal, Volume 67, n° 1.
- ADAMS, R. [dir. de la rédaction], 2013, «The I.C.A.O. Journal», Montréal, Volume 68, n° 4.
- ADAMS, R. [dir. de la rédaction], 2014, «The I.C.A.O. Journal», Montréal, Volume 69, n° 2.

Tous ces journaux sont disponibles sur le site <http://www.icao.int/publications/Pages/fr/journal-icao.aspx?year=2013&lang=en>

Quotidiens

- La Libre Belgique, «Le mystère du vol 9525», La Libre Belgique, 25 mars 2015, p. 2 à 9.
- Dutheil. G., «Crash de l'A320: l'hypothèse de l'acte volontaire», Le Monde, 26 mars 2016.

Sites web

- Organisation de l'aviation civile internationale, «Organisation de l'aviation civile internationale, Institution spécialisée des Nations Unies», Montréal, 2014. Disponible sur <<http://www.icao.int>> (consulté le 18 octobre 2014).
- SPF Mobilité et Transports, «Transport aérien», Bruxelles, 2014. Disponible sur <http://www.mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/> (consulté le 18 octobre 2014).
- BEA, «Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la Sécurité de l'Aviation civile», Paris, 2015. Disponible sur <www.bea.aero> (consulté le 25 janvier 2015).
- Gendarmerie Nationale Française, «Gendarmerie Nationale / Ministère de l'intérieur», Paris, 2015. Disponible sur <<http://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/fre/Notre-Institution/Nos-composantes/Les-gendarmeries-specialisees/Gendarmerie-des-transports-aeriens>> (consulté le 21 février 2015).
- Commission européenne, section transport et mobilité, «MOBILITY & TRANSPORTS / AIR», Bruxelles, 2015. Disponible sur <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/index_en.htm> (consulté le 21 février 2015).
- Agence européenne de la sécurité aérienne [EASA], «Your safety is our mission», Cologne, 2015. Disponible sur <<http://www.easa.europa.eu/>> (consulté le 22 février 2015).

- Publications et législations européennes, «Eur-Lex, l'accès au droit de l'Union européenne», Bruxelles, 2015. Disponible sur <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr> (consulté le 22 février 2015).
- Larcier, «Strada-lex, nul n'est censé ignorer Stada-lex», Bruxelles, 2014. Disponible sur <https://www.stradalex.com> (consulté le 18 octobre 2014).
- European Transport Safety Council, 2003, «TRANSPORT SAFETY PERFORMANCE IN THE EU A STATISTICAL OVERVIEW», Bruxelles, European Transport Safety Council. Disponible sur <http://archive.etsc.eu/documents/statoverv.pdf> (consulté le 3 avril 2015).
- SKYBRARY, «ICAO ADREP», Bruxelles, 2013. Disponible sur http://www.skybrary.aero/index.php/ICAO_ADREP (consulté le 3 avril 2015).
- IVAO France, «Section instruction: l'ILS», Paris, 2011. Disponible sur http://www.iviao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/INST_ILS.pdf (consulté le 23 avril 2015)

Table des matières

Les conditions juridiques dans lesquelles une enquête est décidée suite à un crash aérien - Situation en Belgique & France	3
Plan	3
Introduction.....	5
Partie 1: Textes internationaux (annexe 13 Convention Chicago et CE)	7
Chapitre 1: Annexe 13 de la convention de Chicago.....	7
Section 1: Différence entre la notion d'accident et la notion d'incident grave	8
1.1. L'accident.....	8
1.2. L'incident et l'incident grave	10
Section 2: Analyse du texte juridique	11
2.1. Chapitre 1	11
2.2. Chapitre 2	11
2.3. Chapitre 3	12
2.4. Chapitre 4	12
2.5. Chapitre 5	13
2.6. Chapitre 6	16
2.7. Chapitre 7	18
2.8. Chapitre 8	19
2.9. Appendice et suppléments.....	19
Chapitre 2: Analyse du règlement européen n°996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.....	21
1. Article 1	21

2.	Article 2	22
3.	Article 3	22
4.	Article 4	23
5.	Article 5	23
6.	Article 6	25
7.	Article 7	26
8.	Article 8	27
9.	Article 9	27
10.	Article 10	28
11.	Article 11	28
12.	Article 12	28
13.	Article 13	29
14.	Article 14	29
15.	Article 15	29
16.	Article 16	30
17.	Article 17	30
18.	Article 18	31
19.	Article 19	31
20.	Article 20	31
21.	Article 21	32
22.	Article 22	32
23.	Article 23	32
24.	Article 24	32
25.	Article 25	33
26.	Article 26	33

Partie 2: Textes légaux belges	34
Chapitre 1: Analyse du texte juridique	34
1.1. Article 1	34
1.2. Article 2	35
1.3. Article 3	35
1.4. Article 4	36
1.5. Article 5	36
1.6. Article 6	36
1.7. Article 7	36
1.8. Article 8	37
1.9. Article 9	37
1.10. Article 10	37
1.11. Article 11	38
1.12. Article 12	38
1.13. Article 13	39
Chapitre 2: Quelles autorités compétentes ?.....	40
Partie 3: Textes légaux français.....	41
Chapitre 1: Différence avec le texte belge	41
Section 1: Articles L. 1621-1 à L. 1622-2	41
1.1. Article L. 1621-1.....	41
1.2. Article L. 1621-2.....	42
1.3. Article L. 1621-3.....	42
1.4. Article L. 1621-4.....	42
1.5. Article L. 1621-5.....	42
1.6. Article L. 1621-6.....	42
	87

1.7.	Article L. 1621-7.....	43
1.8.	Article L. 1621-8.....	43
1.9.	Article L. 1621-9.....	43
1.10.	Article L. 1621-10.....	43
1.11.	Article L. 1621-11.....	43
1.12.	Article L. 1621-12.....	44
1.13.	Article L. 1621-13.....	44
1.14.	Article L. 1621-14.....	44
1.15.	Article L. 1621-15.....	44
1.16.	Article L. 1621-16.....	45
1.17.	Article L. 1621-17.....	45
1.18.	Article L. 1621-18.....	45
1.19.	Article L. 1621-19.....	45
1.20.	Article L. 1621-20.....	46
1.21.	Article L. 1622-1.....	46
1.22.	Article L. 1622-2.....	46
Section 2: Articles L. 6222-1 à L. 6222-11		46
2.1.	Article L. 6222-1.....	46
2.2.	Article L. 6222-2.....	46
2.3.	Article L. 6222-3.....	47
2.4.	Article L. 6222-4.....	47
2.5.	Article L. 6222-5.....	47
2.6.	Article L. 6222-6.....	47
2.7.	Article L. 6222-7.....	47
2.8.	Article L. 6222-8.....	48

2.9. Article L. 6222-9.....	48
2.10. Article L. 6222-10.....	48
2.11. Article L. 6222-11.....	48
Section 3: Articles L. 6232-10 et L. 6232-11.....	49
Section 4: Code de l'aviation civile	49
4.1. Partie législative	49
4.1.1. Article L. 722-4.....	49
4.1.2. Article L. 723-1.....	50
4.1.3. Article L. 731-5.....	50
4.2. Partie réglementaire	50
4.2.1. Articles R711-1 à R711-10.....	50
4.2.2. Articles R722-1 à R722-7.....	53
4.2.3. Articles R731-1 à R731-3.....	54
4.2.4. Article R741-1.....	54
Chapitre 2: Les autorités compétentes.	55
Section 1: le BEA.....	55
Section 2: La Gendarmerie des transports aériens (GTA).....	56
Partie 4: L'enquête en tant que telle	59
Chapitre 1: La Belgique	59
Section 1: L'aspect technique	59
1.1 Les informations de base.....	60
1.2 Analyse.....	61
Section 2: L'aspect judiciaire.....	71
Chapitre 2: La France	74
Section 1: L'enquête technique	74
Section 2: L'enquête judiciaire.....	74
Conclusion	76
	89

Bibliographie.....	79
Législations	79
Législations internationale et européenne.....	79
Législation belge.....	80
Législation française.....	80
Jurisprudence.....	81
Doctrine	81
Documents non juridiques	82
Questions parlementaires.....	82
Périodiques	82
Quotidiens.....	83
Sites web	83
Table des matières	85
Annexes	91

Annexes

- Annexe 1: Annexe 13 de la convention de Chicago instaurant l'Organisation de l'aviation civile internationale, adopté par le Conseil de l'OACI le 11 avril 1951, 10^e version en date de juillet 2010.
- Annexe 2: Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, disponible sur <www.bea.aero> (consulté le 25 janvier 2015).

Annexe 1



Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 13
à la Convention relative
à l'aviation civile internationale

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

La présente édition comprend tous
les amendements adoptés par le Conseil
avant le 23 février 2010 ; elle annule et remplace,
à partir du 18 novembre 2010, les éditions
antérieures de l'Annexe 13.

Tous les renseignements relatifs à l'application
des normes et pratiques recommandées
figurent au Chapitre 2 et à l'Avant-propos.

Dixième édition
Juillet 2010

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE 999, rue University, Montréal (Québec) Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int.

Première édition, 1951
Neuvième édition, 2001
Dixième édition, 2010

Annexe 13, Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

N° de commande : AN 13
ISBN 978-92-9231-571-9

© OACI 2010

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
AVANT-PROPOS.....	VI
CHAPITRE 1. Définitions	1-1
CHAPITRE 2. Application	2-1
CHAPITRE 3. Généralités	3-1
Objectif de l'enquête.....	3-1
Programme national de sécurité	3-1
Conservation des indices, garde et enlèvement de l'aéronef	3-1
Responsabilité de l'État d'occurrence	3-1
Généralités	3-1
Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction	3-1
Transfert de la garde de l'aéronef	3-2
CHAPITRE 4. Notification	4-1
Accident ou incident grave survenu sur le territoire d'un État contractant à un aéronef d'un autre État contractant	4-1
Responsabilité de l'État d'occurrence	4-1
Envoi de la notification	4-1
Forme et contenu	4-1
Langue à utiliser	4-2
Renseignements complémentaires	4-2
Responsabilité de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction	4-3
Renseignements — Participation.....	4-3
Accident ou incident grave survenu sur le territoire de l'État d'immatriculation, dans un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque	4-3
Responsabilité de l'État d'immatriculation	4-3
Envoi de la notification	4-3
Responsabilité de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction.....	4-4
Renseignements — Participation.....	4-4

	Page
CHAPITRE 5. Enquête	5-1
Responsabilité de l'ouverture et de la conduite de l'enquête	5-1
Accident ou incident survenu sur le territoire d'un État contractant.....	5-1
État d'occurrence	5-1
Accident ou incident survenu sur le territoire d'un État non contractant.....	5-1
État d'immatriculation	5-1
Accident ou incident survenu en dehors du territoire d'un État quelconque	5-2
État d'immatriculation	5-2
Organisation et conduite de l'enquête.....	5-2
Responsabilité de l'État qui mène l'enquête.....	5-2
Généralités	5-2
Enquêteur désigné — Désignation	5-3
Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave	5-3
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents.....	5-3
Autopsies	5-3
Examens médicaux	5-4
Coordination — Autorités judiciaires.....	5-4
Information des services de sûreté en aviation	5-4
Non-divulgateion des éléments	5-4
Réouverture de l'enquête	5-5
Responsabilité d'un autre État quelconque	5-5
Renseignements sur un accident ou un incident	5-5
Responsabilité de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant	5-6
Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves	5-6
Renseignements sur les organismes	5-6
Participation à l'enquête	5-6
Participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction	5-6
Droits	5-6
Obligations	5-7
Participation d'autres États	5-7
Droits	5-7
Privèleges des représentants accrédités	5-7
Conseillers	5-7
Participation.....	5-7
Obligations	5-8
Participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves	5-9
Droits et privilèges	5-9

	Page
CHAPITRE 6. Rapport final	6-1
Responsabilité d'un État quelconque	6-1
Diffusion de renseignements — Consentement	6-1
Responsabilité de l'État qui mène l'enquête	6-1
Consultation	6-1
États auxquels le rapport sera envoyé	6-2
Diffusion du rapport final	6-2
Recommandations de sécurité	6-3
Responsabilité d'un État qui reçoit ou émet des recommandations de sécurité	6-3
Suite à donner aux recommandations de sécurité	6-3
CHAPITRE 7. Comptes rendus ADREP	7-1
Compte rendu préliminaire	7-1
Responsabilité de l'État qui mène l'enquête.....	7-1
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	7-1
Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins	7-1
Langue à utiliser	7-2
Envoi	7-2
Compte rendu de données d'accident/incident	7-2
Responsabilité de l'État qui mène l'enquête.....	7-2
Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg	7-2
Renseignements supplémentaires	7-2
Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg	7-2
CHAPITRE 8. Mesures de prévention des accidents	8-1
Systèmes de comptes rendus d'incidents	8-1
Systèmes de bases de données et analyse des données — Mesures préventives	8-1
Échange de renseignements de sécurité	8-2
APPENDICE. Modèle de présentation du rapport final	APP-1

Nous nous permettons de ne pas insérer les 7 suppléments dans la présente annexe

AVANT-PROPOS

Historique

Les normes et pratiques recommandées concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation ont été adoptées à l'origine par le Conseil, le 11 avril 1951, en vertu des dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), pour constituer l'Annexe 13 à la Convention. Ces normes et pratiques recommandées étaient fondées sur les recommandations formulées par la Division des enquêtes sur les accidents, lors de sa première session, en février 1946, et qui ont fait l'objet d'un nouvel examen lors de la deuxième session de la Division, en février 1947.

Lors de sa quatorzième session (Rome, août-septembre 1962), l'Assemblée a examiné la question des enquêtes sur les accidents d'aviation et a adopté la Résolution A14-22 et l'Appendice P à la Résolution A14-27*. Dans la première de ces résolutions, l'Assemblée :

1) chargeait « le Conseil :

- « a) d'étudier la possibilité d'établir une procédure uniforme qui permettrait aux États de communiquer rapidement les rapports d'enquête sur les accidents d'aviation, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un grand aéronef moderne de transport, de manière à améliorer la diffusion de ces rapports par tous les États contractants ;
- « b) d'étudier s'il est possible d'établir des procédures selon lesquelles l'État constructeur ou l'État qui a délivré le premier certificat de navigabilité pour le type d'aéronef en cause fournirait, lorsqu'il y a lieu et sur demande, les services d'experts compétents qui contribueraient à l'enquête à titre consultatif et, au regard des résultats de l'étude :
 - « 1) de déterminer le moyen le plus expédient d'assurer que les connaissances spécialisées de ces experts seront mises à profit au maximum, et d'informer les États contractants en conséquence ;
 - « 2) d'inviter instamment tous les États contractants à coopérer dans l'emploi desdits experts de façon à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne ; »

2) invitait instamment « tous les États contractants à notifier dans les meilleurs délais les accidents d'aviation, particulièrement lorsque sont impliqués de grands aéronefs modernes de transport, à l'État constructeur ou à l'État qui a délivré le premier certificat de navigabilité pour le type d'aéronef en cause, dans tous les cas où une telle notification est jugée à propos. »

Dans l'Appendice P à la Résolution A14-27, l'Assemblée a décidé en outre que, « en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents, il est de la plus haute importance, dans l'intérêt général de la sécurité de la navigation aérienne, que dans toute la mesure possible, un État contractant sur le territoire duquel s'est produit un accident dans lequel est impliqué un aéronef construit dans un autre État, communique dès que possible à l'État dans lequel cet aéronef a été construit tous renseignements utiles résultant de l'enquête qui pourraient avoir trait à l'aptitude au vol de ce type d'aéronef ou de son équipement ou qui pourraient servir à améliorer la sécurité. »

* Par la suite, lors de la quinzième session (Montréal, juin-juillet 1965), l'Assemblée a adopté l'Appendice P à la Résolution A15-8, qui regroupe et remplace l'alinéa 2 de la Résolution A14-22 et l'Appendice P à la Résolution A14-27.

Le Tableau A indique l'origine des amendements successifs ainsi qu'une liste des principaux sujets traités et les dates auxquelles l'Annexe et les amendements ont été adoptés par le Conseil, les dates auxquelles ils ont pris effet, et celles auxquelles ils sont devenus applicables.

Application

Alors que l'Annexe a été adoptée en vertu des dispositions de l'article 37 de la Convention, l'enquête même sur les accidents d'aviation fait l'objet de l'article 26 de la Convention. Cet article oblige dans certains cas l'État sur le territoire duquel se produit un accident d'aviation d'ouvrir une enquête et, dans la mesure où ses lois le permettent, de la poursuivre d'après la méthode prescrite par l'OACI. Toutefois, l'article 26 n'empêche pas de prendre d'autres dispositions dans le cadre d'une enquête sur un accident d'aviation et la méthode établie par la présente Annexe s'applique non seulement à l'enquête ouverte en vertu des dispositions de l'article 26, mais aussi, dans des conditions déterminées, à toute enquête sur un « accident d'aviation » au sens de la présente Annexe. Afin que les dispositions de l'Annexe restent en accord avec celles de l'article 26, les principes ci-après ont été appliqués :

- a) L'article 37 de la Convention régit l'élaboration de l'Annexe — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, mais aucune règle de cette Annexe ne doit être en contravention des dispositions formelles de l'article 26 ou de tout autre article de la Convention ; de plus, l'Annexe ne doit comporter aucune disposition qui porterait atteinte à l'esprit ou aux buts de la Convention.

- b) Sous réserve de ce qui précède, l'Annexe peut régler toute question utile, qu'elle soit ou non explicitement régie par l'article 26, ou par d'autres dispositions de la Convention. Ainsi, il n'y a pas de violation de la Convention lorsque l'Annexe traite des droits ou obligations d'États autres que l'État d'immatriculation ou l'État sur le territoire duquel s'est produit l'accident ; de même, l'Annexe peut traiter des droits à accorder aux observateurs autorisés par l'article 26 à « assister » à l'enquête. L'article 26 est muet sur ces questions. L'Annexe peut également traiter des accidents qui ne rentrent pas dans le cadre des dispositions de l'article 26.

Rapport entre l'Annexe 13 et l'article 26 de la Convention

Afin de préciser le rapport entre les dispositions de l'article 26 de la Convention et celles de la présente Annexe, le Conseil a adopté le 13 avril 1951, au cours de la vingtième séance de sa 12^e session, la résolution suivante :

« Le Conseil,

« Considérant qu'aux termes de l'article 26 de la Convention, l'État sur le territoire duquel un accident au sens dudit article s'est produit " ouvre une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale " ;

« Considérant que le Conseil a adopté le 11 avril 1951, au cours de la dix-huitième séance de sa 12^e session l'Annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation ;

« Recommande aux États contractants d'observer les normes et pratiques recommandées — Enquêtes sur les accidents d'aviation, figurant à l'Annexe 13 à la Convention, pour les enquêtes ouvertes conformément aux dispositions dudit article 26, sur des accidents ayant entraîné des morts ou des blessures graves ;

« Étant entendu :

« 1) que les États peuvent s'écarter d'une disposition de l'Annexe 13, conformément aux dispositions de l'article 38 de la Convention, pourvu que, dans le cas d'accidents visés par le texte de l'article 26 de la Convention et en application de cet article, " l'État sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvre une enquête ", qu'il soit accordé à l'État

dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de désigner des observateurs pour assister à l'enquête » et que
" l'État qui procède à l'enquête communique à l'autre État le rapport et les conclusions de l'enquête sur l'accident " ;

« 2) que la procédure recommandée par les présentes ne s'applique pas lorsqu'un accident survenu à un aéronef et n'entraînant pas mort ou blessures graves indique " l'existence de graves imperfections techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne ", l'enquête devant être conduite, dans ce cas, en attendant que l'OACI recommande une procédure en la matière, selon la procédure de l'État intéressé, en respectant les obligations découlant des dispositions dudit article 26. »

Le représentant accrédité et ses conseillers, mentionnés dans l'Annexe, sont les observateurs auxquels appartient le droit d'assister à l'enquête, prévu à l'article 26.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont invités également à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences est adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement de l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Utilisation du texte de l'Annexe dans les règlements nationaux. Le 13 avril 1948, le Conseil a adopté une résolution qui appelle l'attention des États contractants sur l'opportunité d'introduire autant que possible dans leurs règlements nationaux le texte des normes de l'OACI qui revêtent un caractère de règlement, et d'indiquer les différences par rapport aux normes, notamment l'addition éventuelle de règlements nationaux importants pour la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne. Les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 sont d'application générale, mais devront bien souvent être développées pour permettre la rédaction d'un règlement national complet.

Caractère des éléments de l'Annexe

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après ; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :

- a) Normes et pratiques recommandées qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme : toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée : toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) Appendices contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) Dispositions régissant les conditions d'application des normes et pratiques recommandées.
- d) Définitions d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :

- a) Avant-propos qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) Introductions et notes explicatives figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) Notes insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.
- d) Suppléments contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de langue

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Règles de présentation

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les normes sont en romain, les pratiques recommandées, précédées de la mention *Recommandation*, sont en italique, de même que les notes dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Il y a lieu de noter par ailleurs que l'obligation exprimée par les normes a été rendue par le futur simple, tandis que les recommandations sont rendues par l'expression *Il est recommandé*.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Dans la présente Annexe, le masculin est utilisé pour désigner à la fois les hommes et les femmes.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 13

Amendement	Origine	Objet	Dates : — adoption/approbation — entrée en vigueur — application
1 ^{re} édition	Première et deuxième sessions de la Division des enquêtes sur les accidents		11 avril 1951 1 ^{er} septembre 1951 1 ^{er} décembre 1951
1 (2 ^e édition)	Résolutions de l'Assemblée A14-22 et A14-27, Appendice P Troisième session de la Division des enquêtes sur les accidents	Nouvelles définitions ; droits et obligations de l'État constructeur ; notification initiale et notification ultérieure d'un accident ; participation de représentants de l'exploitant ; rapport d'enquête ; résumé du rapport et format.	24 novembre 1965 24 mars 1966 25 août 1966
2	Troisième session de la Division des enquêtes sur les accidents	Procédures de communication pour l'envoi de notification d'accident d'aviation.	5 décembre 1966 5 avril 1967 24 août 1967
3	Réunion Licences et formation du personnel/ médecine aéronautique à l'échelon Division (1970)	Autopsie des victimes d'accident d'aviation et communication des résultats.	27 mars 1972 27 juillet 1972 7 décembre 1972
4 (3 ^e édition)	Étude de la Commission de navigation aérienne	Notification de tous les accidents survenus à des aéronefs multimoteurs d'un poids supérieur à 2 250 kg (5 000 livres) ; notification et échange de renseignements sur les incidents.	12 décembre 1972 12 avril 1973 16 août 1973
5 (4 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1974) ; Comité de l'intervention illicite	Modification du titre de la version anglaise de l'Annexe ; suppression de définitions et insertion de nouvelles définitions ; objectif d'une enquête ; utilisation des enregistreurs de bord et statut confidentiel à accorder à certains dossiers d'enquête ; mesures que doit prendre un État qui reçoit des recommandations de sécurité ; responsabilité de l'État d'immatriculation de participer à l'enquête sur certains accidents, lorsque la demande lui en est faite, de fournir les enregistreurs de bord dans certaines circonstances et de demander la participation de l'État constructeur lorsque c'est l'État d'immatriculation qui mène l'enquête et que des questions de navigabilité sont en cause ; droits et obligations de l'État constructeur de participer à certaines enquêtes ; droits et privilèges de l'État qui s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ; système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) ; obligation, pour l'enquêteur désigné, d'informer, dans certaines circonstances, les services de sûreté en aviation.	18 décembre 1975 18 avril 1976 12 août 1976
6 (5 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1974)	Addition des mots « en raison de ses qualifications » dans les définitions des expressions « Représentant accrédité », « Conseiller » et « Enquêteur désigné » ; nouvelle définition et nouvelles spécifications concernant l'État de l'exploitant dans le cas d'aéronefs loués, affrétés ou banalisés ; responsabilité incombant à l'État d'immatriculation d'envoyer une notification d'accident toutes les fois que cet État ouvre l'enquête ; coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires ; élimination de la mention du nombre de moteurs ; nouvelle spécification relative à la publication du rapport final.	24 novembre 1978 24 mars 1979 29 novembre 1979

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
7 (6 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (AIG/1979)	Addition, dans la définition du mot accident, des blessures provoquées par des parties d'un aéronef ou par le souffle des réacteurs ; renforcement de la spécification générale concernant la conduite de l'enquête ; renforcement de la spécification relative à la divulgation des éléments ; renforcement de la spécification relative à la consultation sur le rapport final ; suppression des spécifications concernant le Résumé de rapport final et des passages qui mentionnent ce résumé ; modification de la spécification concernant la communication du rapport final à l'OACI ; développement de la spécification relative à la publication du rapport final ou de documents connexes ; nouveau chapitre sur les mesures de prévention des accidents ; nouveau supplément concernant l'échange de rapports finals entre les États et liste des rapports finals disponibles dans les États.	24 novembre 1980 24 mars 1981 26 novembre 1981
8 (7 ^e édition)	Commission de navigation aérienne	Addition, dans la définition de « blessure grave », de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ; nouveau supplément concernant la divulgation des éléments ; modifications rédactionnelles.	22 janvier 1988 22 mai 1988 17 novembre 1988
9 (8 ^e édition)	Réunion Enquêtes sur les accidents à l'échelon Division (AIG/1992)	Addition ou modification des définitions de Causes, État constructeur, État de conception, Incident et Incident grave ; renforcement des spécifications sur l'application de l'Annexe et sur les objectifs de l'enquête ; renforcement des spécifications sur les responsabilités et les droits de l'État de conception et de l'État de construction ; nouvelles spécifications sur la notification et sur l'enquête en cas d'incident grave ; renforcement des spécifications sur la notification des accidents et des incidents graves ; nouvelle spécification sur l'assistance que doivent prêter les États proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales ; nouvelle spécification sur la séparation entre toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités et l'enquête sur un accident ; renforcement des spécifications sur l'utilisation et la lecture des enregistreurs de bord ; renforcement des spécifications sur les autopsies et sur la coordination avec les autorités judiciaires ; renforcement des spécifications sur la divulgation des éléments de l'enquête et suppression du Supplément à ce sujet ; renforcement des spécifications sur la responsabilité qu'ont les autres États de fournir des renseignements et sur leurs droits de participer à l'enquête ; nouvelle spécification relative aux renseignements sur les organismes et renforcement des spécifications sur la participation de l'exploitant ; renforcement des spécifications sur les privilèges de représentants accrédités et nouvelle spécification sur leurs obligations ; renforcement des spécifications sur la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ; renforcement des spécifications sur le compte rendu préliminaire et sur le compte rendu de données d'accident/incident ; renforcement des spécifications sur la consultation, la publication et la diffusion du rapport final ; ajout et renforcement de spécifications sur les mesures de prévention des accidents ; modifications du modèle de présentation du rapport final figurant dans l'Appendice A, y compris l'ajout d'un paragraphe ; mise à jour du tableau récapitulatif sur la notification et les communications (Supplément B) ; ajout d'une liste d'exemples d'incidents graves (nouveau Supplément D).	23 mars 1994 25 juillet 1994 10 novembre 1994

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
10 (9 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon Division (1999)	Modification des textes sur la notification d'un accident ou d'un incident grave et ajout de dispositions sur l'accusé de réception des notifications ; ajout de dispositions relatives à la communication des détails sur les marchandises dangereuses ; élargissement des dispositions relatives à la responsabilité de l'ouverture, de la conduite et de la délégation d'une enquête ; ajout de dispositions sur des examens médicaux ; harmonisation des droits et obligations des États d'immatriculation et de l'exploitant avec ceux des États de conception et de construction ; renforcement des dispositions sur la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des victimes ; changement du titre du Chapitre 6, qui contient les dispositions relatives au rapport final ; renforcement de la procédure de consultation et prise en compte de l'exploitant et du constructeur ; ajout d'une disposition relative à l'établissement de rapports intérimaires ; nouveau titre pour le Chapitre 7, qui contient les dispositions concernant les comptes rendus ADREP ; renforcement des dispositions sur les systèmes obligatoires de comptes rendus d'incidents ; ajout de dispositions sur des systèmes volontaires de comptes rendus d'incidents et sur un contexte non punitif ; renforcement des dispositions sur les systèmes de bases de données, l'analyse des données et les mesures préventives ; ajout d'une disposition sur l'échange des renseignements de sécurité ; mise à jour du Supplément B ; suppression du Supplément C ; ajout d'un supplément contenant des lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord.	26 février 2001 16 juillet 2001 1 ^{er} novembre 2001
11	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon Division (1999) ; Commission de navigation aérienne ; Résolution A35-17 de l'Assemblée	Participation d'autres États aux enquêtes ; non-divulgence des enregistrements et des transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ; orientations juridiques relatives à la protection des sources de renseignements sur la sécurité.	3 mars 2006 17 juillet 2006 23 novembre 2006
12-A	Commission de navigation aérienne	Augmentation de certains exemples et ajout des incursions sur piste de gravité A à la liste des incidents graves figurant au Supplément C.	2 mars 2009 20 juillet 2009 19 novembre 2009
12-B	Commission de navigation aérienne	Ajout d'une définition de « programme national de sécurité » ; nouvelle spécification relative à l'établissement, par les États, d'un programme national de sécurité ; renforcement des spécifications relatives à l'établissement d'un système volontaire de comptes rendus d'incidents et d'une base de données sur les accidents et les incidents ; nouvelle recommandation sur la surveillance des mesures préventives mises en œuvre ; et nouveau Supplément F décrivant un cadre pour le programme national de sécurité.	2 mars 2009 20 juillet 2009 18 novembre 2010
13 (10 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon Division (2008)	Révision de la définition des termes accident, (pour tenir compte des systèmes d'aéronefs sans pilote), causes, enquête, incident grave, recommandation de sécurité et représentant accrédité ; nouvelle spécification sur la notification à l'OACI des accidents et des incidents graves concernant des avions à turboréacteurs de masse maximale égale ou inférieure à 2 250 kg ; suppression de l'indication du nom du pilote dans la notification d'un accident ou d'un incident grave ; inclusion de la possibilité de déléguer une enquête à un organisme régional d'enquête sur les accidents ; nouvelle disposition	22 février 2010 12 juillet 2010 18 novembre 2010

Amendement	Origine	Objet	Dates : — adoption/approbation — entrée en vigueur — application
		<p>relative aux enquêtes sur des incidents graves concernant des aéronefs de masse maximale supérieure à 2 250 kg ; expansion de la disposition relative à l'élargissement des enquêtes sur la base des enseignements tirés ; renforcement de la disposition relative à la distinction à faire entre une enquête et toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités ; nouvelle disposition concernant l'élaboration de documents de politique et de procédures pour les enquêtes ; nouvelle disposition visant à assurer que les enquêtes ne seront pas gênées par des procédures administratives ou judiciaires ; élargissement de la spécification relative à la divulgation de renseignements pour tenir compte des enregistrements d'images du poste de pilotage et de leurs transcriptions ; nouvelle disposition visant à éviter la divulgation des noms des personnes concernées par un accident ou un incident ; révision de la disposition relative à la participation des États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ; nouvelle spécification relative à la divulgation de renseignements, y compris de renseignements sur l'évolution de l'enquête ; révision de la disposition concernant la nécessité de rendre public le rapport final ; renforcement de la disposition relative à l'émission d'une déclaration intérimaire à chaque date anniversaire de l'occurrence ; révision des dispositions relatives aux recommandations de sécurité afin d'y inclure un délai pour les mesures à prendre ; nouvelles dispositions sur le contrôle des réponses aux recommandations de sécurité ainsi que sur le suivi des mesures prises ; révision des spécifications de l'Appendice en ce qui a trait à l'utilisation du mot « causes » et/ou « facteurs contributifs » ; mise à jour de la liste de contrôle pour la notification et les communications (Supplément B) ; inclusion des pannes de turbomachine non contenues dans la liste d'exemples d'incidents graves (Supplément C) ; nouveau Supplément G (Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs).</p>	

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans les normes et pratiques recommandées — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, 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 s'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 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 altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

— qui normalement devraient 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 à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Note 3.— Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1.

Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément G.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Causes. Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Compte rendu préliminaire. Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

Conseiller. Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête. Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur désigné. Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

Note.— Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions d'enquêteur désigné à une commission ou autre groupe de personnes.

Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Note.— Les Parties 1, 2 et 3 de l'Annexe 6 contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587).

État d'occurrence. État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C.

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

Note 1.— La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

Note 2.— Le Supplément C donne des exemples d'incidents graves.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Programme national de sécurité. Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Lorsque l'État a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service.

CHAPITRE 2. APPLICATION

2.1 À moins d'indications contraires, les spécifications de la présente Annexe s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident où qu'il soit survenu.

Note.— L'application de cette spécification aux cas d'accident ou d'incident grave survenu sur le territoire d'un État non contractant, dans une zone de souveraineté indéterminée ou en haute mer est traitée aux § 5.2 et 5.3 respectivement.

2.2 Dans la présente Annexe, les spécifications qui concernent l'État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation et exerce au regard de la présente Annexe, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.



CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

Note.— On trouvera dans le Supplément A à l'Annexe des éléments indicatifs sur les droits et obligations de l'État de l'exploitant dans les cas d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés.

OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

3.1 L'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

3.2 Les États établiront un programme national de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable de l'aviation civile.

Note.— Un cadre pour la mise en œuvre et la tenue d'un programme national de sécurité figure au Supplément F, et le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur le programme national de sécurité.

CONSERVATION DES INDICES, GARDE ET ENLÈVEMENT DE L'AÉRONEF

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Généralités

3.3 L'État d'occurrence prendra toutes dispositions utiles pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins d'enquête. Les mesures de conservation des indices comprendront notamment la conservation, par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits. La garde de l'aéronef comprendra des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage et la détérioration.

Note 1.— Le contrôle de l'épave fait l'objet du § 5.6.

Note 2.— La conservation des indices provenant des enregistreurs de bord exige que la récupération et la manipulation de ces appareils ne soient confiées qu'à un personnel qualifié.

Demande émanant de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction

3.4 S'il reçoit de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction la demande que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant

accrédité de l'État demandeur, l'État d'occurrence prendra toutes dispositions nécessaires pour satisfaire à cette demande, dans la mesure où cela sera pratiquement possible et compatible avec la conduite normale de l'enquête ; toutefois, l'aéronef pourra être déplacé dans la mesure où ce déplacement sera nécessaire pour dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Transfert de la garde de l'aéronef

3.5 Sous réserve des dispositions des § 3.3 et 3.4, l'État d'occurrence abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. À cet effet, l'État d'occurrence facilitera l'accès à l'aéronef et à son contenu, ou à certaines parties de l'aéronef ou de son contenu ; toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone à laquelle l'État d'occurrence juge impossible de permettre l'accès, cet État assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où il pourra en autoriser l'accès.

CHAPITRE 4. NOTIFICATION

Note 1.— Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au Supplément B.

Note 2.— On trouvera une liste des adresses des services d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation dans le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, ainsi que sur le site web FSIX de l'OACI.

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT À UN AÉRONEF D'UN AUTRE ÉTAT CONTRACTANT

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'OCCURRENCE

Envoi de la notification

4.1 L'État d'occurrence adressera une notification d'accident ou d'incident grave dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

- a) à l'État d'immatriculation ;
- b) à l'État de l'exploitant ;
- c) à l'État de conception ;
- d) à l'État de construction ;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Toutefois, lorsque l'État d'occurrence n'est pas au courant d'un incident grave, il appartiendra à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, selon le cas, de notifier cet incident à l'État de conception, à l'État de construction et à l'État d'occurrence.

Note 1.— Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas « la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2.— Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans l'Annexe 12.

Forme et contenu

4.2 La notification sera rédigée en langage clair et comprendra tous ceux des renseignements ci-après qui pourront être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets :

- a) abréviation d'identification ACCID, pour un accident, et INCID, pour un incident grave ;

- b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affrètement de l'aéronef ;
- d) qualification du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident grave ;
- f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;
- g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : tués et grièvement blessés ; autres : tués et grièvement blessés ;
- i) description de l'accident ou de l'incident grave et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;
- j) indication de la mesure dans laquelle l'État d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident grave et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'État d'occurrence ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Note 1.— L'abréviation de quatre lettres « YLYX » associée à l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres forme l'indicateur de destinataire de huit lettres pour les messages envoyés sur le RSFTA aux autorités responsables des enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation. Pour les messages envoyés sur le service public de télécommunications, l'indicateur de destinataire ne peut être utilisé et il doit être remplacé par une adresse postale ou télégraphique.

Lorsqu'ils ont été notifiés à l'OACI, les indicateurs de destinataires de huit lettres et les adresses postales et télégraphiques correspondantes sont publiés dans le document intitulé Indicateurs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques (Doc 8585).

Note 2.— Le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I — Organisation et planification, donne des indications sur la préparation des messages de notification et sur les dispositions à prendre pour assurer qu'ils sont remis promptement au destinataire.

Langue à utiliser

4.3 La notification sera rédigée dans une des langues de travail de l'OACI, compte tenu de la langue du ou des destinataires toutes les fois que cela pourra se faire sans entraîner un retard excessif.

Renseignements complémentaires

4.4 Dès qu'il sera en mesure de le faire, l'État d'occurrence communiquera les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION,
DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET
DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.5 Recommandation.— Il est recommandé que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction accusent réception de la notification d'accident ou d'incident grave (voir § 4.1).

4.6 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction fourniront, dès que possible, à l'État d'occurrence tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Chacun fera savoir également à l'État d'occurrence s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et, dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit se rendre dans l'État d'occurrence, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions du § 5.18, l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2.— L'attention de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions du § 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.

4.7 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à l'État d'occurrence, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

ACCIDENT OU INCIDENT GRAVE SURVENU SUR LE TERRITOIRE
DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DANS UN ÉTAT NON CONTRACTANT
OU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Envoi de la notification

4.8 Lorsque l'État d'immatriculation ouvre une enquête sur un accident ou un incident grave, il transmettra une notification conformément aux § 4.2 et 4.3 ci-dessus, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles :

- a) à l'État de l'exploitant ;
- b) à l'État de conception ;
- c) à l'État de construction ;
- d) à l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Note 1.— Le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) constitueront dans la plupart des cas « la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ». Il peut être approprié d'employer plusieurs moyens de communication.

Note 2.— Une disposition relative à la notification d'une phase de détresse à l'État d'immatriculation par le centre de coordination de sauvetage figure dans l'Annexe 12.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Renseignements — Participation

4.9 Recommandation.— Il est recommandé que l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction accusent réception de la notification d'accident ou d'incident grave (voir § 4.1).

4.10 Lorsqu'ils recevront la notification, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction fourniront à l'État d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave. Chacun fera savoir également à l'État d'immatriculation s'il a l'intention de désigner un représentant accrédité, et dans l'affirmative, il indiquera son nom et les coordonnées permettant de le contacter. Si le représentant accrédité doit être présent à l'enquête, chacun indiquera aussi la date probable de son arrivée.

Note 1.— Conformément aux dispositions du § 5.18, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

Note 2.— L'attention de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction est appelée sur l'obligation qui leur incombe, conformément aux dispositions du § 5.22, de désigner un représentant accrédité quand la demande en est expressément faite par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Leur attention est également appelée sur l'utilité de leur présence et de leur participation à l'enquête.

4.11 Lorsqu'il recevra la notification, l'État de l'exploitant communiquera à l'État d'immatriculation, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT

État d'occurrence

5.1 L'État d'occurrence ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident et sera en outre responsable de la conduite de l'enquête, mais il pourra déléguer, en totalité ou en partie, cette conduite à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence facilitera l'enquête par tous les moyens.

5.1.1 Recommandation.— Il est recommandé que l'État d'occurrence ouvre une enquête sur les circonstances d'un incident grave. Cet État pourrait déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devrait faciliter l'enquête par tous les moyens.

5.1.2 L'État d'occurrence ouvrira une enquête sur les circonstances de tout incident grave concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. Cet État pourra déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une telle enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devra faciliter l'enquête par tous les moyens.

Note 1.— L'enquête sur un accident grave n'exclue pas les autres types déjà existants d'enquête sur des incidents (graves ou non) par divers autres organismes.

Note 2.— L'État ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents qui accepte une délégation en totalité devient responsable de la conduite de l'enquête ainsi que de la diffusion du rapport final et de la communication du compte rendu ADREP. Dans le cas d'une délégation en partie, l'État d'occurrence garde habituellement la responsabilité de la conduite de l'enquête.

Note 3.— Dans le cas d'une enquête concernant un système d'aéronef sans pilote, seuls les aéronefs ayant une approbation de conception et/ou d'exploitation doivent être pris en compte.

Note 4.— Dans le cas d'un incident grave, l'État d'occurrence peut envisager de déléguer l'enquête à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant, en particulier s'il s'agit d'une occurrence où il pourrait être plus avantageux ou plus pratique que l'un de ces États réalise l'enquête.

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT NON CONTRACTANT

État d'immatriculation

5.2 Recommandation.— Lorsqu'un accident ou un incident grave se produit sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, il est recommandé que l'État d'immatriculation ou, à défaut, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête en

collaboration avec l'État d'occurrence ou, s'il ne peut s'assurer la collaboration de ce dernier, mène seul l'enquête d'après les renseignements dont il dispose.

ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU EN DEHORS DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT QUELCONQUE

État d'immatriculation

5.3 Lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un État quelconque, l'État d'immatriculation ouvrira et mènera toute enquête nécessaire sur l'accident ou l'incident grave. Cependant, il pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.

5.3.1 Les États les plus proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales prêteront l'assistance qu'ils seront en mesure de fournir et répondront, de la même façon, aux demandes de l'État d'immatriculation.

5.3.2 Recommandation.— Il est recommandé que si l'État d'immatriculation est un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13, l'État de l'exploitant ou, à défaut, l'État de conception ou l'État de construction s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête. Cependant, l'État en question pourra déléguer la conduite de l'enquête, en totalité ou en partie, à un autre État, par accord et consentement mutuels.

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

Note.— Le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) contient des indications sur la façon d'organiser, de mener et de contrôler une enquête.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Note.— Aucune des dispositions qui suivent ne devrait empêcher l'État qui mène l'enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source.

Généralités

5.4 Le service d'enquête sur les accidents pourra mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions de la présente Annexe. L'enquête comprendra normalement :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;
- b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- c) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- d) l'établissement du rapport final.

Lorsque ce sera matériellement possible, on inspectera les lieux de l'accident, examinera l'épave et notera les déclarations des témoins. L'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation seront déterminées par le service d'enquête sur les accidents en fonction des leçons que celui-ci s'attend à en tirer pour améliorer la sécurité.

5.4.1 Toute enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente Annexe sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Note.— La distinction peut se faire en confiant l'enquête à des experts du service d'enquête sur les accidents de l'État, et toutes actions judiciaires ou administratives à d'autres experts compétents. Conformément au § 5.10, ces deux processus devraient probablement être coordonnés sur le site de l'accident et dans la collecte des renseignements factuels, compte étant dûment tenu des dispositions du § 5.12.

5.4.2 Recommandation.— Il est recommandé que le service d'enquête sur les accidents élabore des politiques et des procédures étayées par des documents qui décrivent en détail ses fonctions. Celles-ci devraient comprendre l'organisation et la planification, l'enquête et le compte rendu.

5.4.3 Recommandation.— Il est recommandé que les États veillent à ce que toute enquête menée au titre des dispositions de la présente Annexe puisse accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve et ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures judiciaires ou administratives.

Note.— On peut respecter l'intention de cette recommandation au moyen d'une mesure législative, de protocoles ou d'accords entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires.

Enquêteur désigné — Désignation

5.5 L'État qui mène l'enquête désignera l'enquêteur qui sera chargé de la direction de l'enquête et déclenchera immédiatement l'enquête.

Enquêteur désigné — Accès à l'épave et contrôle de l'épave

5.6 L'enquêteur désigné devra pouvoir accéder librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, et sur lesquels il exercera un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé.

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents

5.7 Les enregistreurs de bord seront utilisés de manière effective au cours de l'enquête sur un accident ou un incident. L'État qui mène l'enquête prendra des dispositions en vue de la lecture sans retard des enregistreurs de bord.

5.8 Recommandation.— Il est recommandé, dans le cas où l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident ne possède pas de moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, que cet État utilise les moyens mis à sa disposition par d'autres États, en tenant compte de ce qui suit :

- a) possibilités des moyens de lecture ;
- b) délais de lecture ;
- c) emplacement des moyens de lecture.

Note — Les spécifications relatives à l'enregistrement des données radar et des communications ATS figurent dans l'Annexe 11, Chapitre 6.

Autopsies

5.9 L'État qui mène l'enquête sur un accident mortel fera pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, une autopsie complète des membres de l'équipage de conduite ainsi que, sous

réserve des circonstances d'espèce, des passagers et des membres du personnel de cabine mortellement blessés. Ces examens seront complets et entrepris rapidement.

Note.— Des éléments indicatifs détaillés sur les autopsies figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) et dans le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) ; le premier de ces manuels donne des indications détaillées sur les examens toxicologiques.

Examens médicaux

5.9.1 Recommandation.— Il est recommandé que, lorsqu'il y a lieu, l'État qui mène l'enquête fasse pratiquer, par un médecin ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, des examens médicaux des membres d'équipage, des passagers et du personnel aéronautique impliqué. Ces examens devraient être entrepris rapidement.

Note 1.— Ces examens pourraient aussi déterminer si le niveau d'aptitude physique et psychologique de l'équipage de conduite et des autres membres du personnel directement impliqués dans l'événement est suffisant pour qu'ils contribuent à l'enquête.

Note 2.— Des indications sur les examens médicaux figurent dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 L'État qui mène l'enquête reconnaîtra la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. On prêtera une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

Note 1.— La responsabilité de l'État d'occurrence à cet égard est exposée au § 5.1.

Note 2.— Il est possible de résoudre d'éventuels conflits entre les services d'enquête et les autorités judiciaires, en ce qui concerne la garde des enregistreurs de bord et de leurs enregistrements, en confiant ces derniers à un représentant des autorités judiciaires qui les apportera au lieu de dépouillement, assurant ainsi la continuité de la garde.

Note 3.— On peut résoudre les éventuels conflits entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires quant à la garde de l'épave en prévoyant qu'un représentant des autorités judiciaires accompagne l'épave jusqu'au lieu de l'examen et soit présent à l'examen lorsqu'une modification de l'état de l'épave est nécessaire, assurant ainsi la continuité de la garde.

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prendra immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation dans l'État ou les États concernés en soient informées.

Non-divulgaration des éléments

5.12 L'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité chargée de l'administration de la justice dans ledit État ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

- a) toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête dans le cours de leurs investigations ;
- b) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;
- d) enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements ;
- e) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
- f) enregistrements d'images du poste de pilotage pendant le vol et toute partie ou transcription de ces enregistrements ;
- g) opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

5.12.1 Ces éléments ne seront inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Note 1.— Les renseignements contenus dans les éléments énumérés ci-dessus, y compris les renseignements fournis de plein gré par des personnes interrogées lors de l'enquête sur un accident ou un incident, risquent d'être ensuite utilisés de façon inappropriée dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale. Si des renseignements de ce type sont diffusés, ils risquent dans l'avenir de ne plus être communiqués ouvertement aux enquêteurs. L'absence de ces renseignements paralyserait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité des vols.

Note 2.— Le Supplément E contient des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.

5.12.2 Le service d'enquête sur les accidents ne divulguera pas les noms des personnes concernées par un accident ou un incident.

Réouverture de l'enquête

5.13 Si, après la clôture de l'enquête, des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts, l'État qui a mené l'enquête rouvrira cette enquête. Toutefois, si l'État qui a mené l'enquête n'est pas celui qui l'a ouverte, cet État devra d'abord obtenir le consentement de l'État qui a ouvert l'enquête.

Note.— Quand un aéronef qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles est retrouvé ultérieurement, il conviendrait d'envisager de rouvrir l'enquête.

RESPONSABILITÉ D'UN AUTRE ÉTAT QUELCONQUE

Renseignements sur un accident ou un incident

5.14 Tout État fournira, à la demande de l'État qui mène l'enquête sur un accident ou sur un incident, tous les renseignements utiles dont il dispose.

Note.— Voir également § 5.16.

5.15 Tout État dont les installations ou services ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef ayant un accident ou un incident et qui dispose de renseignements se rapportant à l'enquête fournira ces renseignements à l'État qui mène l'enquête.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT

Enregistreurs de bord — Accidents et incidents graves

5.16 Lorsqu'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave atterrit dans un État autre que l'État d'occurrence, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, sur demande de l'État qui mène l'enquête, fournira à ce dernier État les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause.

Note.— Lorsqu'il appliquera les dispositions du § 5.16, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant pourra demander à tout autre État sa coopération pour la récupération de ces enregistrements.

Renseignements sur les organismes

5.17 À la demande de l'État qui mène l'enquête, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant fourniront des renseignements pertinents sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE

Note.— Aucune des dispositions de la présente Annexe n'implique que la présence du représentant accrédité et des conseillers d'un État est continuellement exigée dans l'État qui mène l'enquête.

PARTICIPATION DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION, DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT, DE L'ÉTAT DE CONCEPTION ET DE L'ÉTAT DE CONSTRUCTION

Droits

5.18 L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction auront chacun la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme ne devrait empêcher l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef, de demander à participer à l'enquête sur un accident.

5.19 L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant nommera un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.

5.19.1 Recommandation.— Lorsque ni l'État d'immatriculation ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, il est recommandé que l'État qui mène l'enquête invite l'exploitant à y participer, dans le cadre des procédures de l'État qui mène l'enquête.

5.20 L'État de conception et l'État de construction auront la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef pour seconder leurs représentants accrédités.

5.21 Recommandation.— Lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, il est recommandé que l'État qui mène l'enquête invite les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve des procédures de l'État qui mène l'enquête.

Obligations

5.22 Lorsque l'État qui mène une enquête sur un accident survenu à un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg demande expressément la participation de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception ou de l'État de construction, chaque État auquel la demande est adressée nommera un représentant accrédité.

Note 1.— Aucune des dispositions du § 5.22 ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de demander à l'État où ont été conçus ou construits le groupe motopropulseur ou des éléments principaux de l'aéronef de désigner un représentant accrédité lorsque l'État qui mène l'enquête estime que ces États peuvent contribuer utilement à l'enquête ou que leur participation peut avoir pour effet d'améliorer la sécurité.

Note 2.— Aucune des dispositions du § 5.22 ne vise à empêcher l'État qui mène une enquête de demander à l'État de conception et à l'État de construction de fournir une assistance à l'enquête sur un accident survenu à un aéronef autre que ceux qui sont visés au § 5.22.

PARTICIPATION D'AUTRES ÉTATS

Droits

5.23 Tout État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à l'État qui mène l'enquête, aura la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête.

Note.— Tout État qui fournit une base opérationnelle pour les enquêtes sur le terrain, qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave, ou qui intervient à titre d'État du partenaire (dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance) de l'exploitant peut aussi être invité à désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

PRIVILÈGES DES REPRÉSENTANTS ACCRÉDITÉS

Conseillers

5.24 Un État qui a la faculté de désigner un représentant accrédité aura également la faculté de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête.

Note 1.— Aucune des dispositions ci-dessus ne devrait empêcher les États qui participent à une enquête de faire appel au concours des meilleurs experts techniques en s'adressant à n'importe quelle source, et de désigner de tels experts comme conseillers de leur représentant accrédité.

Note 2.— La facilitation de l'admission des représentants accrédités, de leurs conseillers et de leur équipement est traitée dans l'Annexe 9 — Facilitation. Le port d'un passeport officiel ou de service peut accélérer les formalités d'admission.

5.24.1 Les conseillers d'un représentant accrédité seront autorisés à participer à l'enquête, sous le contrôle de celui-ci, dans la mesure nécessaire pour permettre au représentant accrédité d'apporter une contribution efficace.

Participation

5.25 La participation à l'enquête confèrera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et en particulier :

- a) de visiter le lieu de l'accident ;
- b) d'examiner l'épave ;
- c) d'obtenir des renseignements des témoins et de proposer des sujets d'interrogation ;
- d) d'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;
- e) de recevoir copie de tous les documents pertinents ;
- f) de participer à la lecture des enregistrements ;
- g) de participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
- h) de participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes et les recommandations de sécurité ;
- i) de faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;

étant entendu toutefois que la participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 5.23.

Note 1.— Il est entendu que la forme de participation sera conforme à la procédure en vigueur dans l'État où l'enquête, ou une partie de celle-ci, se poursuit.

Note 2.— Il n'est pas nécessaire d'attendre, pour recueillir et consigner les renseignements, l'arrivée d'un représentant accrédité.

Note 3.— Aucune des dispositions de la présente norme n'interdit à l'État qui mène l'enquête de conférer des privilèges qui aillent au-delà de ceux qui sont énumérés.

Note 4.— Les documents pertinents visés à l'alinéa e) comprennent également des documents tels que les comptes rendus d'examen de matériels ou les études réalisées dans le cadre des travaux de l'enquête.

Obligations

5.26 Le représentant accrédité et ses conseillers :

- a) fourniront à l'État qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
- b) s'abstiendront de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'État qui mène l'enquête.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme n'empêche que les faits soient rapidement rendus publics, sous réserve de l'autorisation de l'État qui mène l'enquête, ou que les représentants accrédités fassent rapport à leurs États respectifs dans le but de faciliter la prise de mesures de sécurité appropriées.

PARTICIPATION DES ÉTATS DONT DES RESSORTISSANTS
SONT AU NOMBRE DES MORTS OU DES BLESSÉS GRAVES

Droits et privilèges

5.27 L'État qui s'intéresse particulièrement à un accident parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, sera en droit de désigner un expert qui aura la faculté :

- a) de visiter le lieu de l'accident ;
- b) d'accéder librement à tous les renseignements utiles dont l'État qui mène l'enquête approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;
- c) de recevoir copie du rapport final.

Cette disposition n'empêchera pas l'État d'aider aussi à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants qui sont ses ressortissants.

Note.— Des orientations relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles figurent dans les Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Cir 285).

5.28 Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête rende publics en temps utile, au moins durant la première année, les éléments concrets de l'enquête et des renseignements sur l'évolution de celle-ci.

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

6.1 Recommandation.— Il est recommandé d'utiliser le modèle de présentation du rapport final qui figure en appendice. Il peut toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUELCONQUE

Diffusion de renseignements — Consentement

6.2 Les États s'abstiendront de communiquer, de rendre public ou de laisser consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête sur un accident ou un incident sans le consentement formel de l'État qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Consultation

6.3 L'État qui mène l'enquête enverra un exemplaire du projet de rapport final aux États indiqués ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui :

- a) l'État qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'État d'immatriculation ;
- c) l'État de l'exploitant ;
- d) l'État de conception ;
- e) l'État de construction ;
- f) tous les États qui ont participé à l'enquête, conformément au Chapitre 5.

Si l'État qui a mené l'enquête reçoit des observations dans les 60 jours, il amendera le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'État qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport. Si l'État qui a mené l'enquête ne reçoit pas d'observations dans les 60 jours qui suivent la date de la première lettre d'accompagnement, il rendra public le rapport final conformément aux dispositions du § 6.4, sauf si les États intéressés se sont entendus pour prolonger ce délai.

Note 1.— Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de consulter d'autres États, comme les États qui ont fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts qui ont participé à l'enquête suivant les dispositions du § 5.27.

Note 2.— Les observations à joindre en annexe au rapport final se limitent à certains aspects techniques précis du rapport final qui ne sont pas d'ordre rédactionnel et sur lesquels un accord n'a pu être réalisé.

Note 3.— L'État qui a mené l'enquête pourra recourir à la meilleure et à la plus rapide des voies disponibles, telles que la télécopie, le courrier électronique, un service de coursiers ou le courrier exprès, pour envoyer le projet de rapport final aux États destinataires.

Note 4.— Les recommandations de sécurité envisagées doivent être incluses dans le projet de rapport final.

6.3.1 Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête envoie, sous couvert de l'État de l'exploitant, une copie du projet de rapport final à l'exploitant, afin de permettre à celui-ci de présenter des observations.

6.3.2 Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui a mené l'enquête envoie, sous couvert de l'État de conception et de l'État de construction, une copie du projet de rapport final aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, afin de leur permettre de présenter leurs observations.

États auxquels le rapport sera envoyé

6.4 L'État qui a mené l'enquête enverra sans retard le rapport final d'enquête sur un accident aux États suivants :

- a) l'État qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'État d'immatriculation ;
- c) l'État de l'exploitant ;
- d) l'État de conception ;
- e) l'État de construction ;
- f) tous les États qui ont participé à l'enquête ;
- g) tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;
- h) tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Diffusion du rapport final

6.5 Pour contribuer à la prévention des accidents, l'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident rendra public le rapport final dans les plus brefs délais et, si possible, dans les 12 mois.

Note.— On peut rendre public un rapport final en l'affichant sur l'Internet. Rendre public le rapport final ne signifie pas nécessairement qu'il faut en publier une copie papier.

6.6 Si le rapport ne peut être rendu public dans les 12 mois, l'État qui a mené l'enquête émettra une déclaration intérimaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées.

6.7 Lorsque l'État qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg a rendu public un rapport final, il en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Note.— Le rapport final adressé à l'OACI est si possible rédigé dans une des langues de travail de l'Organisation et présenté comme il est indiqué dans l'Appendice.

Recommandations de sécurité

6.8 À n'importe quel stade de l'enquête sur un accident ou un incident, le service d'enquête sur les accidents et incidents de l'État qui mène l'enquête recommandera aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, dans une correspondance d'accompagnement datée, toute mesure préventive qu'il considère nécessaire de prendre promptement afin de renforcer la sécurité de l'aviation.

Note.— La priorité pour l'émission de recommandations de sécurité découlant d'une enquête sur un accident ou un incident devrait être donnée à l'État qui mène l'enquête. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité, d'autres États participant à l'enquête peuvent émettre des recommandations de sécurité après coordination avec l'État qui mène l'enquête.

6.9 Les États qui mènent des enquêtes sur des accidents ou incidents adresseront, le cas échéant, dans une correspondance d'accompagnement datée, toutes recommandations de sécurité issues de leurs enquêtes aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents dans l'autre (les autres) État(s) intéressé(s) et, lorsque des documents de l'OACI sont en cause, à l'OACI.

Note.— Lorsqu'un rapport final contient des recommandations de sécurité adressées à l'OACI parce que des documents OACI sont en cause, ce rapport doit être accompagné d'une lettre qui expose les mesures spécifiques proposées.

**RESPONSABILITÉ D'UN ÉTAT QUI REÇOIT OU ÉMET
DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ**

Suite à donner aux recommandations de sécurité

6.10 Un État qui reçoit des recommandations de sécurité informera l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas, dans les 90 jours de la date de la correspondance d'accompagnement.

Note.— Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de faire des propositions de mesures de prévention autres que des recommandations de sécurité.

6.11 Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête ou tout autre État qui émet des recommandations de sécurité mette en œuvre des procédures pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité émises.

6.12 Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui reçoit une recommandation de sécurité mette en œuvre des procédures pour suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

CHAPITRE 7. COMPTES RENDUS ADREP

Note 1.— Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au Supplément B.

Note 2.— Les dispositions du présent chapitre peuvent exiger la présentation de deux communications distinctes pour tout accident ou incident :

le compte rendu préliminaire ;
le compte rendu de données d'accident/incident.

COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'État qui mène l'enquête enverra le compte rendu préliminaire :

- a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;
- b) à l'État de l'exploitant ;
- c) à l'État de conception ;
- d) à l'État de construction ;
- e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;
- f) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins

7.2 Lorsqu'un aéronef non visé par le § 7.1 est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, l'État qui mène l'enquête enverra le compte rendu préliminaire :

- a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;
- b) à l'État de l'exploitant ;
- c) à l'État de conception ;
- d) à l'État de construction ;
- e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Langue à utiliser

7.3 Le compte rendu préliminaire sera présenté aux États destinataires et à l'Organisation de l'aviation civile internationale dans une des langues de travail de l'OACI.

Envoi

7.4 Le compte rendu préliminaire sera envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste aérienne dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident n'ait été envoyé avant cette date. Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, ce compte rendu sera envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT/INCIDENT

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg

7.5 Si l'aéronef accidenté a une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'État qui mène l'enquête enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Renseignements supplémentaires

7.6 Recommandation.— Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête communique à d'autres États, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accident/incident.

Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg

7.7 Un État qui mène une enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C.

CHAPITRE 8. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Note.— L'objectif des spécifications ci-après est de promouvoir la prévention des accidents par la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité et par un échange rapide de renseignements sur la sécurité, dans le cadre des programmes nationaux de sécurité.

Systèmes de comptes rendus d'incidents

8.1 Les États établiront un système obligatoire de comptes rendus d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité.

8.2 Les États établiront un système volontaire de comptes rendus d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui pourraient ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire.

Note.— Les États sont encouragés à mettre en place d'autres systèmes de collecte et de traitement de données relatives à la sécurité pour recueillir les renseignements sur la sécurité qui pourraient ne pas être recueillis au moyen des systèmes de comptes rendus d'incidents évoqués aux § 8.1 et 8.2 ci-dessus.

8.3 Le système volontaire de comptes rendus d'incidents sera non punitif et assurera la protection des sources d'information.

Note 1.— Un contexte non punitif est fondamental pour la communication volontaire de comptes rendus.

Note 2.— Les États sont encouragés à faciliter et à promouvoir la communication volontaire de comptes rendus sur les événements susceptibles d'affecter la sécurité de l'aviation en adaptant, selon les besoins, leurs lois, règlements et politiques.

Note 3.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de comptes rendus d'incidents, tant obligatoires que volontaires.

Note 4.— Le Supplément E contient des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.

Systèmes de bases de données et analyse des données — Mesures préventives

8.4 Les États établiront et tiendront à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui ont été recueillis, notamment ceux qui proviennent de leurs systèmes de comptes rendus d'incidents, ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

8.5 Recommandation.— Il est recommandé que les systèmes de bases de données utilisent des formats normalisés de façon à faciliter l'échange des données.

Note 1.— L'OACI fournira sur demande aux États des éléments indicatifs relatifs aux spécifications de ces bases de données.

Note 2.— Les États sont encouragés à promouvoir des arrangements régionaux, comme il conviendra, en ce qui concerne l'application du § 8.4.

Note 3.— Des renseignements supplémentaires sur lesquels fonder des mesures préventives peuvent figurer dans les rapports d'enquête finals sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.

Note 4.— Les États sont encouragés à utiliser un système compatible avec l'ADREP pour les comptes rendus d'accident/incident ainsi que pour la collecte, le stockage et la diffusion des renseignements pertinents sur la sécurité.

8.6 Recommandation.— Il est recommandé qu'après avoir déterminé les mesures à prendre pour remédier à des carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, les États mettent en œuvre ces mesures et établissent un processus pour surveiller cette mise en œuvre et l'efficacité des mesures.

Note.— Des renseignements supplémentaires sur lesquels fonder des mesures préventives peuvent figurer dans les rapports d'enquête finals sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.

8.7 Recommandation.— Si, en analysant les renseignements que contient sa base de données, un État trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, il est recommandé qu'il leur communique dès que possible ces renseignements de sécurité.

8.8 Recommandation.— Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité. Il est recommandé que les recommandations de sécurité qui s'adressent à un organisme d'un autre État soient également communiquées au service d'enquête dudit État.

Échange de renseignements de sécurité

8.9 Recommandation.— Il est recommandé que les États travaillent à l'établissement de réseaux de mise en commun de renseignements relatifs à la sécurité entre tous les usagers du système aéronautique et facilitent l'échange libre de renseignements sur les carences effectives ou éventuelles en matière de sécurité.

Note.— Il faut des définitions, des taxinomies et des formats normalisés pour faciliter l'échange des données. L'OACI fournira sur demande des éléments indicatifs sur de tels réseaux de mise en commun de renseignements.

APPENDICE. MODÈLE DE PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

(Voir Chapitre 6)

OBJET

Ce modèle a pour objet de présenter le rapport final sous une forme commode et uniforme.

Le Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756) contient des indications détaillées sur la manière de remplir chaque section du rapport final.

PRÉSENTATION

Titre. Le rapport final débute par un titre qui comporte les éléments suivants :

nom de l'exploitant ; constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef ; lieu et date de l'accident ou de l'incident.

Synopsis. Le titre est suivi d'un synopsis donnant brièvement tous les renseignements pertinents sur :

la notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères ; l'identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités ; l'organisation de l'enquête ; le service qui a publié le rapport et la date de publication ;

et se terminant par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident.

Corps du document. Le rapport final comprend les principales rubriques ci-après :

1. Renseignements de base
2. Analyse
3. Conclusions
4. Recommandations de sécurité

chacune de ces rubriques comportant un certain nombre de sous-rubriques, comme il est indiqué dans les paragraphes qui suivent.

Appendices. À insérer le cas échéant.

Note.— Dans la présentation d'un rapport final suivant le présent modèle, il convient de veiller aux points suivants :

- a) tous les renseignements se rapportant à la compréhension des renseignements de base, de l'analyse et des conclusions figureront sous chacune des rubriques correspondantes ;
- b) si des renseignements concernant l'un quelconque des éléments de la rubrique 1 (Renseignements de base) ne sont pas disponibles ou ne s'appliquent pas aux circonstances qui ont mené à l'accident, une note le mentionnant sera insérée dans les sous-rubriques correspondantes.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol. Bref compte rendu donnant les renseignements suivants :

- Numéro du vol, type d'exploitation, dernier point de départ, heure de départ (heure locale ou UTC), point d'atterrissage prévu.
- Préparation du vol, description du vol et des événements qui ont conduit à l'accident, y compris, s'il y a lieu, la reconstitution de la partie significative de la trajectoire de vol.
- Lieu (latitude, longitude, altitude), date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident, étant précisé si l'accident s'est produit le jour ou la nuit.

1.2 Tués et blessés. Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres voulus) :

Blessures	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Mortelles			
Graves			
Légères/Aucune			

Note.— Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. L'expression blessure grave est définie au Chapitre 1 de l'Annexe.

1.3 Dommages à l'aéronef. Bref exposé des dommages subis par l'aéronef lors de l'accident (détruit, sérieusement endommagé, légèrement endommagé, intact).

1.4 Autres dommages. Brève description des dommages subis par des objets autres que l'aéronef.

1.5 Renseignements sur le personnel :

- a) Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment : âge, validité des licences, qualifications, contrôles obligatoires, nombre d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et renseignements pertinents sur le temps de service.
- b) Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.
- c) S'il y a lieu, renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel comme celui des services de la circulation aérienne, le personnel d'entretien, etc.

1.6 Renseignements sur l'aéronef :

- a) Bref exposé sur l'état de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des défauts dont on connaissait l'existence avant et pendant le vol et qui auraient un rapport quelconque avec l'accident).
- b) Bref exposé sur les performances, s'il y a lieu, et mention indiquant si la masse et le centrage de l'aéronef étaient conformes aux limites prescrites pendant la phase du vol intéressant l'accident. (En cas de non-conformité ayant pu influencer sur l'accident, donner tous détails utiles.)
- c) Type de carburant utilisé.

1.7 Conditions météorologiques :

a) Bref exposé des conditions météorologiques intéressant l'accident, notamment en ce qui concerne les conditions prévues et les conditions effectivement rencontrées, ainsi que la disponibilité des renseignements météorologiques pour l'équipage.

b) Conditions d'éclairement naturel au moment de l'accident (lumière solaire, lumière de la lune, demi-jour, etc.).

1.8 Aides à la navigation. Renseignements utiles sur les aides à la navigation en service, notamment sur les aides à l'atterrissage (ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, aides visuelles au sol, etc.) et sur leur efficacité au moment de l'accident.

1.9 Télécommunications. Renseignements utiles sur les communications du service fixe et du service mobile aéronautique et sur leur efficacité.

1.10 Renseignements sur l'aérodrome. Tous renseignements utiles sur l'aérodrome, ses installations et services, et leur état, ou sur l'aire de décollage ou d'atterrissage s'il ne s'agit pas d'un aérodrome.

1.11 Enregistreurs de bord. Point de montage des enregistreurs de bord sur l'aéronef, état de ces instruments lorsqu'ils ont été retrouvés et toutes données utiles qu'ils ont pu fournir.

1.12 Renseignements sur l'épave et sur l'impact. Renseignements généraux sur les lieux de l'accident et sur la répartition des débris, sur les ruptures ou défaillances constatées ; normalement, il n'y a pas lieu de fournir de données détaillées sur l'emplacement des différents éléments de l'épave et sur leur état, à moins que cela ne soit nécessaire pour indiquer une rupture de l'aéronef antérieure à l'impact. Des diagrammes, des cartes et des photographies peuvent être insérés dans cette section ou dans les appendices.

1.13 Renseignements médicaux et pathologiques. Brève description des résultats des enquêtes entreprises et renseignements pertinents qui résultent de ces enquêtes.

Note.— Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés au § 1.5 — Renseignements sur le personnel.

1.14 Incendie. En cas d'incendie, fournir les renseignements sur les circonstances de l'incendie ainsi que sur le matériel d'incendie utilisé et sur son efficacité.

1.15 Questions relatives à la survie des occupants. Brève description des recherches, de l'évacuation et du sauvetage des membres d'équipage et des passagers, ainsi que de l'emplacement où ils se trouvaient, en relation avec les blessures subies et les défaillances d'éléments de structure (fixations des sièges et des ceintures de sécurité, par exemple).

1.16 Essais et recherches. Brefs exposés des résultats de tout essai et de toute recherche nécessaires.

1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion. Renseignements pertinents concernant les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef. Ces organismes comprennent par exemple l'exploitant, les services de la circulation aérienne, les organismes responsables des voies aériennes, des aérodromes et des services météorologiques, et les services responsables de la réglementation. Ces renseignements pourraient porter entre autres sur la structure et les fonctions de l'organisme, les ressources, la situation économique, les politiques et pratiques de gestion et le cadre normatif.

1.18 Renseignements supplémentaires. Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus sous les rubriques 1.1 à 1.17.

1.19 Techniques d'enquête utiles ou efficaces. Si des techniques utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement sous cette rubrique la raison de l'utilisation de ces techniques et mentionner ici leurs caractéristiques principales en décrivant également les résultats obtenus dans les paragraphes correspondants 1.1 à 1.18.

2. ANALYSE

Analyser seulement les renseignements qui sont indiqués dans la rubrique 1 (Renseignements de base) et qui se rapportent à la détermination des conclusions et des causes.

3. CONCLUSIONS

Énumérer les conclusions, les causes et les facteurs contributifs déterminés lors de l'enquête. La liste des causes devrait comprendre les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

Note.— Comme il est indiqué dans le § 6.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Ainsi, les États peuvent indiquer les « causes » ou les « facteurs contributifs », ou les deux, à la rubrique Conclusions.

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Le cas échéant, indiquer brièvement toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et faire état des mesures de sécurité déjà mises en œuvre.

APPENDICES

Joindre au rapport, le cas échéant, tous autres renseignements pertinents jugés nécessaires pour la compréhension du rapport.

Annexe 2

BEA

La loi française codifiée demeure en vigueur tant qu'elle n'est pas contraire au Règlement Européen.

JORF N° 0255 DU 3 NOVEMBRE 2010
Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010
relative à la partie législative du code des transports
TABLE DES MATIERES

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VI – SURETE ET SECURITE DU TRANSPORT

Titre II - Dispositions communes relatives à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport

Chapitre I^{er} - Les conditions de l'enquête technique

Section 2. La procédure

Articles L. 1621-2 à L. 1621-5

Section 3. Les pouvoirs d'investigation

Articles L. 1621-6 à 1621-15

Section 4. Dispositions relatives au secret de l'enquête judiciaire et au secret professionnel

Articles L. 1621-16 à L. 1621-20

Chapitre II - Sanctions relatives à l'enquête technique

Articles L. 1622-1 et L. 1622-2

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE II - LA CIRCULATION AERIENNE

Titre II - Police de la circulation des aéronefs

Chapitre I^{er} - Enquêtes techniques relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile

Articles L. 6222-1 à L. 6222-11

Titre III - Sanctions administratives et pénales

Chapitre II - Dispositions pénales

Section 5. Enquêtes techniques relatives aux incidents graves et accidents d'aviation civile

Chapitre I^{er} - Mesures de police et sanctions administratives

Articles L. 6232-10 et L. 6232-11.

PREMIERE PARTIE :
DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VI – SURETE ET SECURITE
DU TRANSPORT

Titre II - Dispositions communes relatives à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport.

Chapitre I^{er} - Les conditions de l'enquête technique

.../...

Section 2 - La procédure

L. 1621-2

Sous réserve des dispositions de l'article L. 1621-1, tout accident ou incident de transport terrestre, tout événement de mer, peut faire l'objet d'une enquête technique.

Il en va de même pour tout accident ou incident d'aviation civile. Toutefois, tout accident ou incident grave d'aviation civile au sens des dispositions de l'article L. 6222-3 fait l'objet d'une enquête technique dans les conditions fixées aux articles L. 6222-1 et suivants.

L. 1621-3

L'enquête technique prévue à l'article L. 1621-2 a pour seul objet de prévenir de futurs événements de mer, accidents ou incidents de transport terrestre ou d'aviation civile.

Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, à établir des recommandations de sécurité.

L. 1621-4

Un rapport d'enquête technique est établi par l'organisme permanent mentionné à l'article L. 1621-6 qui le rend public, au terme de l'enquête technique, sous une forme appropriée. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant que le rapport ne soit rendu public, les enquêteurs techniques peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel concernant les éléments de cette consultation.

L. 1621-5

Le procureur de la République reçoit copie du rapport d'enquête technique en cas d'ouverture d'une procédure judiciaire.

Section 3 - Les pouvoirs d'investigation

L. 1621-6

L'enquête technique mentionnée à l'article L. 1621-2 est effectuée par un organisme permanent spécialisé ou sous son contrôle dans les conditions suivantes :

- 1) pour les événements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre, ont la qualité d'enquêteurs techniques les membres de l'organisme permanent, les membres des corps d'inspection et de contrôle auxquels l'organisme peut faire appel et, le cas échéant, les membres d'une commission d'enquête constituée à la demande de l'organisme auprès du ministre chargé des transports ;
- 2) pour les accidents ou incidents d'aviation civile, ont seuls la qualité d'enquêteurs techniques les membres de l'organisme permanent. Toutefois des enquêteurs de première information appartenant aux corps techniques de l'aviation civile peuvent être agréés pour effectuer, sous le contrôle et l'autorité de l'organisme permanent, les opérations d'enquête prévues au présent titre. La commission d'enquête instituée, le cas échéant, par le ministre chargé des transports pour un accident d'aviation civile déterminé, assiste l'organisme permanent.

L. 1621-7

Dans le cadre de l'enquête technique, l'organisme et les personnes chargées de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

L. 1621-8

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques et des personnes chargées des enquêtes, les conditions d'agrément des enquêteurs de première information et les conditions de nomination des membres des commissions d'enquête.

Il définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur participation est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

.../...

L. 1621-10

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'engin de transport ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile.

L'autorité judiciaire est préalablement informée de l'intervention des enquêteurs.

Si nécessaire, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.

L. 1621-11

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

- 1) lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues par les articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;
- 2) lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques, ou, sur instruction de l'organisme permanent, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

L. 1621-12

Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation

n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

L. 1621-13

Lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

A défaut d'accord, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

L. 1621-14

Les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtiennent, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, entreprises, organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, l'information et le contrôle du ou des engins de transport impliqués.

Dans les mêmes conditions, les enquêteurs techniques peuvent demander communication de toute information ou de tout document à caractère personnel concernant la formation, la qualification, l'aptitude à la conduite des personnels ou le contrôle de ces engins. Toutefois, celles de ces informations qui ont un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister ces enquêteurs.

Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention de ces enquêteurs.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

L. 1621-15

Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle des engins de transport impliqués dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Section 4 - Dispositions relatives au secret de l'enquête judiciaire et au secret professionnel

L. 1621-16

Les personnels de l'organisme permanent, les personnes chargées de l'enquête, y compris les enquêteurs de première information et les membres des commissions d'enquête ainsi que les experts auxquels il est éventuellement fait appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par l'article 226-13 du code pénal.

L. 1621-17

I - Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1621-16, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer ou un accident ou un incident de transport terrestre ou d'aviation civile :

- 1) aux autorités administratives chargées de la sécurité ;
- 2) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements ;
- 3) aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport ;
- 4) aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels.

II - Le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

L. 1621-18

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la survenance d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin, par arrêté du ministre de la justice, pris, le cas échéant, après avis du ou des ministres intéressés. Les agents relevant de ces autorités ou organismes qui reçoivent ces informations sont tenus au secret professionnel, dans les conditions et sous les peines prévues par les articles 226-13 et 226-14 du code pénal.

L. 1621-19

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaires peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du procureur de la République.

L. 1621-20

En cours d'enquête technique, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

Chapitre II. - Sanctions relatives à l'enquête technique

L. 1622-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques mentionnés aux articles L. 1621-6 et L. 1621-10 :

- 1) soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont ils sont chargés ;
- 2) soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les informations et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

L. 1622-2

Les personnes morales reconnues pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies par l'article L. 1622-1 encourent, outre l'amende selon les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE
LIVRE II- LA CIRCULATION AERIENNE

Titre II- Police de la circulation des aéronefs

Chapitre II. - Enquêtes techniques relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile

L. 6222-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables sans préjudice des dispositions du titre 2 du livre VI de la première partie du présent code en cas d'accident ou d'incident survenu à tout aéronef, à l'exclusion de ceux mentionnés à l'article L. 6222-2.

L. 6222-2

Les aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou ceux appartenant à un État qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu par l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ne relèvent pas des dispositions du présent chapitre.

L. 6222-3

Fait l'objet d'une enquête technique tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention relative à l'aviation civile internationale.

On entend par :

- 1) Accident : un 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 toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- soit dans l'aéronef ;
- soit en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
- soit 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 ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et
- qui devraient normalement 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 antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible ;

- 2) Incident : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;
- 3) Incident grave : un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

L. 6222-4

L'enquête technique relève de la compétence des autorités françaises pour les accidents et les incidents d'aviation civile qui sont survenus :

- 1) sur le territoire ou dans l'espace aérien français ;
- 2) en dehors du territoire ou de l'espace aérien français, si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé en France ou exploité par une personne physique ou morale ayant en France son siège statutaire ou son principal établissement et si :

- l'accident ou l'incident survenant sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre État, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique ;
- l'accident ou l'incident concernant un aéronef immatriculé dans un autre État, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique.

Les autorités françaises peuvent déléguer à un État membre de l'Union européenne la réalisation de tout ou partie de l'enquête technique. Elles peuvent également déléguer à un État non membre de l'Union européenne la réalisation d'une enquête portant sur un incident survenu à un aéronef immatriculé dans cet État ou des investigations liées à des événements survenus sur le territoire de cet État. Les autorités françaises peuvent accepter la délégation par un État étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

L. 6222-5

Les recommandations de sécurité prévues par l'article L. 1621-20 ne s'appliquent qu'à un accident ou un incident d'aviation civile répondant au caractère de gravité défini par l'article L. 6222-3.

L. 6222-6

Les opérations mentionnées à l'article L. 1621-14 donnent lieu à des procès-verbaux établis par les enquêteurs techniques.

L'autorité judiciaire reçoit copie de ces procès-verbaux en cas d'ouverture d'une procédure judiciaire.

L. 6222-7

Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou sur son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou si elles ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information.

En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, notamment à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

L. 6222-8

Toute personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par les dispositions de la présente partie, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à l'organisme permanent, au ministre chargé des transports ou, le cas échéant, à son employeur selon les modalités fixées par décret en Conseil d'État.

L. 6222-9

Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, dans les conditions prévues par l'article L. 6222-8, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

L. 6222-10

Les dispositions du titre I^{er} de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal ne s'appliquent ni aux documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête technique, ni aux comptes rendus d'accidents ou d'incidents d'aviation civile, ni aux documents s'y rapportant.

Sans préjudice du respect des secrets protégés par la loi, leur diffusion et leur utilisation sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité.

L. 6222-11

Les conditions d'application des dispositions du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État.

Titre III - Sanctions administratives et pénales.

Chapitre II.- Dispositions pénales

Section 5 - Enquêtes techniques relatives aux incidents et accidents d'aviation civile

L. 6232-10

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident mentionné à l'article L. 6222-1, de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées à l'article L. 222-8.

L. 6232-11

Les dispositions des articles L. 1622-1 et L. 1622-2 du présent code sont applicables dans le cas d'accident ou d'incident mentionné à l'article L. 6222-1.

CODE DE L'AVIATION CIVILE

Partie Réglementaire - Décrets en Conseil d'État

TITRE I^{er} - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article R711-1
(décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

L'organisme permanent spécialisé chargé, en application des articles L. 711-1 et L. 711-2, de procéder aux enquêtes techniques relatives aux accidents ou incidents dans l'aviation civile est un service à compétence nationale placé auprès du chef de l'inspection générale de l'aviation civile, qui a pour nom : « bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile » et pour sigle « BEA ».

Article R711-2
(décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le BEA propose au ministre chargé de l'aviation civile la réglementation relative à la préservation des éléments de l'enquête technique ainsi qu'à l'utilisation générale des enregistreurs de bord.

Article R711-3
(décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le BEA comporte un secrétariat général, des départements et des divisions. Il comprend une unité chargée de la communication.

Article R711-4
(décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le directeur du BEA est nommé, pour une durée de sept ans, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, sur la proposition du chef de l'inspection générale de l'aviation civile, parmi les fonctionnaires de l'État de catégorie A ayant au moins vingt ans d'expérience professionnelle dans des domaines de l'aviation civile.

Article R711-5
(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le BEA comprend des enquêteurs techniques et des agents techniques ou administratifs, qui sont des fonctionnaires affectés après avis du directeur du BEA, ou, à défaut, des agents contractuels recrutés après avis de ce dernier conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Les enquêteurs techniques sont désignés parmi les fonctionnaires de catégorie A

ou les agents contractuels de même niveau. Sur la proposition du directeur du BEA, ils sont commissionnés par le ministre chargé de l'aviation civile sous réserve de n'avoir subi aucune condamnation incompatible avec l'exercice de leur fonction. Le commissionnement des enquêteurs techniques peut leur être retiré dans l'intérêt du service selon la même procédure. Le BEA peut faire appel à des experts, qui peuvent appartenir à des organismes homologues d'États membres de l'organisation de l'aviation civile internationale. Les experts sont soumis au secret professionnel dans les mêmes conditions que les agents du BEA.

Article R711-6
(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Les enquêteurs de première information prévus à l'article L. 711-3 sont agréés par le directeur du BEA, sur la proposition des chefs des services déconcentrés de l'aviation civile dont ils dépendent, parmi les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile ayant accompli au moins trois années de services effectifs dans leur corps après leur titularisation. Le directeur du BEA peut également agréer en qualité d'enquêteurs de première information des agents techniques de son service.

Article R711-7
(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le directeur du BEA dirige l'action du BEA. Il a autorité sur tous les personnels. Il détermine l'organisation particulière de celui-ci. Il est l'ordonnateur secondaire des recettes et des dépenses du service. Il peut donner par décisions expresses délégation aux fonctionnaires et agents relevant de son autorité pour signer tous actes, décisions, contrats, conventions et avenants, ainsi que tous bons de commande et pièces comptables.

Article R711-8
(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le directeur du BEA fixe le champ d'investigation et les méthodes de chaque enquête technique au regard des objectifs fixés à l'article L. 711-1. Il désigne l'enquêteur technique chargé d'en assurer l'organisation, la conduite et le contrôle.

Article R711-9

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le directeur du BEA peut déléguer à un État étranger la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique dans les conditions fixées au IV de l'article L. 711-1. Il peut accepter la délégation par un État étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique. Il organise la participation française aux enquêtes techniques menées par un État étranger et fixe les règles relatives à cette participation dans les conditions prévues par les conventions internationales auxquelles la France est partie et par la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. Dans les mêmes conditions, les représentants des États concernés par un accident ou un incident peuvent participer à l'enquête technique sous le contrôle du BEA. Lorsqu'il en a connaissance, il informe l'autorité judiciaire compétente de tout accident d'aviation civile survenu en dehors du territoire et de l'espace aérien français et ayant entraîné le décès d'une ou de plusieurs personnes de nationalité française.

Article R711-10

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

La commission d'enquête prévue à l'article L. 711-2 est présidée par un membre ou un ancien membre de l'inspection générale de l'aviation civile.

Elle comprend, outre le président :

- un membre ou un ancien membre du Conseil d'État ;
- un membre de la section sécurité et navigation aérienne de l'inspection générale de l'aviation civile ;
- un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile désigné pour sa connaissance du milieu professionnel ;
- une personne désignée pour sa connaissance de la conduite des aéronefs ;
- une personne désignée pour sa connaissance de l'exploitation des aéronefs ;
- une personne désignée pour sa connaissance de la construction aéronautique ;
- deux personnes désignées pour leurs compétences particulières en rapport avec le type d'accident, objet de l'enquête. Les membres de la commission d'enquête sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sur la proposition du chef de l'inspection générale de l'aviation civile. La commission d'enquête est tenue informée du déroulement de l'enquête technique. Elle peut proposer au BEA des recherches complémentaires. Elle est consultée sur le projet de rapport d'enquête.

Les réunions de la commission d'enquête ne sont pas publiques. Le directeur du BEA ou son représentant et, s'il le juge utile, ses collaborateurs assistent aux réunions. L'activité de la commission d'enquête prend fin à la publication du rapport d'enquête.

TITRE II : DÉCOUVERTE D'ÉPAVES ET DÉCLARATIONS D'ACCIDENTS OU D'INCIDENTS

Article R722-1

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Sous réserve des dispositions de l'article L. 142-1, toute personne qui découvre une épave ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration sans délai au service de police ou de gendarmerie le plus proche.

Article R722-2

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Sur proposition du directeur du BEA, le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des incidents qui, outre les accidents, doivent être portés à la connaissance du service. Cette liste comprend au moins les incidents graves figurant en annexe à la directive 94/56/CE du Conseil du 24 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. Elle est publiée au Journal officiel de la République française.

Article R722-3

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le commandant de bord d'un aéronef visé au II de l'article L. 711-1 et effectuant un vol dans l'espace aérien français déclare sans retard à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact ou, à défaut, au responsable de l'aérodrome le plus proche tout accident ou tout incident mentionné dans la liste prévue à l'article R. 722-2, impliquant son aéronef et constaté par lui. Dans le cas où le commandant de bord est empêché de faire cette déclaration ou lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors de l'espace aérien français à un aéronef immatriculé en France ou exploité par une personne physique ou morale ayant en France son principal établissement ou son siège statutaire, la déclaration est faite sans retard au BEA par l'exploitant de l'aéronef, le président de l'aéro-club dont dépend l'aéronef ou le propriétaire de l'aéronef. Dans les entreprises ou organismes ayant organisé et mis en œuvre des procédures agréées par le BEA pour garantir la préservation et la bonne transmission des informations, la déclaration prévue au premier alinéa peut être transmise par l'employeur au BEA.

Article R722-4

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Les agents chargés du contrôle ou de l'information de la circulation aérienne générale qui constatent ou sont informés d'un accident ou d'un incident mentionné dans la liste prévue à l'article R. 722-2 en informent le BEA selon les modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, pris sur proposition du directeur du BEA. Ils prennent les dispositions de nature à préserver les informations pouvant être utiles à une enquête technique.

Article R722-5

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Les dirigeants des entreprises assurant la conception, la fabrication, l'entretien ou le contrôle des aéronefs, de leurs moteurs ou de leurs équipements, et ayant en France leur siège statutaire ou leur principal établissement informent sans retard le BEA de tout accident ou de tout incident mentionné dans la liste prévue à l'article R. 722-2 et survenu à ces aéronefs, moteurs ou équipements, dès qu'ils en ont connaissance et quel que soit le lieu où l'événement s'est produit.

TITRE III : RAPPORTS D'ENQUÊTE ET RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Article R731-1

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le directeur du BEA et, le cas échéant, le président de la commission d'enquête, habilités en application du II de l'article L. 731-1 à communiquer sur les constatations faites, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires, utilisent les moyens qu'ils estiment appropriés tels que communiqués, conférences de presse, entretiens avec des journalistes ou insertions d'informations par tout support d'information à distance. Ils peuvent recevoir les victimes d'accidents d'aviation civile, leurs familles et leurs associations représentatives.

Article R731-2

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Les destinataires de recommandations de sécurité mentionnées au I de l'article L. 711-1 font connaître au BEA, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après leur réception, les suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, le délai nécessaire à leur mise en œuvre.

Article R731-3

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Les rapports d'enquête ainsi que les études et les statistiques établies par le BEA sont publics. Ils sont communicables dans les conditions prévues au titre I^{er} de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public. Ils sont mis à la disposition du public par tout moyen.

TITRE IV : DISPOSITIONS PÉNALES

Article R741-1

(inséré par décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001)

Le fait par une personne ayant découvert une épave ou un élément d'aéronef de ne pas faire la déclaration prescrite à l'article R. 722-1 est puni de l'amende prévue pour les contraventions de 2^e classe.