

BEA



Janvier 2025

TEXTES RÈGLEMENTAIRES

Sommaire

4	Préambule
7	Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale
79	Règlement n° 996/2010 du Parlement Européen et du Conseil
107	Partie législative consolidée du Code des transports
117	Partie réglementaire consolidée du Code des transports
125	Article A1 du Code de procédure pénale
129	Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du BEA
135	Accord BEA / Justice sur les enquêtes de sécurité aérienne

Préambule

Ce recueil comprend l'ensemble des textes qui encadrent l'activité du BEA :

- *Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale*
- *Règlement (UE) n°996/2010*
- *Partie législative consolidée du Code des transports et du Code de l'Aviation Civile.*
- *Partie réglementaire consolidée du Code des transports*
- *Arrêté A1 du Code de procédure pénale*
- *Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du BEA*
- *Accord BEA-Justice*

Ces textes institutionnels législatifs et réglementaires rappellent notamment les pouvoirs des enquêteurs.

Ce recueil est disponible en français et en anglais sur le site internet du BEA. Une version à diffusion restreinte en français est aussi disponible sur l'intranet du BEA. Cette version contient, en plus des documents listés ci-dessus, la dépêche de la Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) concernant l'accord BEA-Justice.

Amendements

Le BEA met à jour deux fois par an ce recueil si des amendements apparaissent au cours de l'année.

La fiche de poste du responsable des affaires européennes et internationales (PPH) inclut la mise à jour de ce recueil. Lors de nouveaux amendements majeurs, et avant la mise à jour du recueil, le responsable des affaires européennes et internationales informe les enquêteurs de ces nouveaux amendements. En cas de doute sur la mise à jour des textes dans le recueil, les enquêteurs doivent se référer à la source originale :

- Site de l'OACI pour l'Annexe 13 (via PPH avec les codes d'accès aux publications OACI),
- Site de la commission pour le règlement (UE) n°996/2010,
- Site Légifrance pour les lois et décrets français.

Code des transports, code de l'aviation civile et du code pénal

En 2022, seuls quelques articles du code des transports et du code pénal ont été amendés :

- Code des transports, partie législative, Article L6222-1 avec changement des références aux règlements européens.
- Code des transports, partie réglementaire, Article R1621-5 et R1621-6 avec une référence à l'inspection générale de l'environnement et du développement durable plutôt qu'au Conseil général de l'environnement et du développement durable.
- Arrêté A1 du Code de procédure pénale avec changement des références aux articles du code des transports.

En 2023, les articles R711-3 à R741-1 de la partie réglementaire du Code de l'Aviation Civile ont été abrogés et remplacés par les articles R6132-1 à R6232-7 de la partie réglementaire du Code des transports.

Règlement (UE) n° 996/2010

Ci-dessous sont listés les amendements depuis la publication du Règlement

- Suppression de l'article 19 en 2015 après l'adoption du 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'événements dans l'aviation civile.
- Modification de l'article 5 en 2018 après l'adoption du Règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil avec décision potentielle, en tenant compte des leçons à tirer pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation, de ne pas ouvrir d'enquête de sécurité en cas d'accident ou d'incident grave concernant un aéronef sans équipage à bord ou un aéronef avec équipage dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 2 250 kg, et lorsque personne n'a été mortellement ou grièvement blessé.

Annexe 13

à la Convention relative à l'aviation civile internationale



OACI



| OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

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

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Treizième édition, juillet 2024

La présente édition annule et remplace, à partir du 28 novembre 2024, 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.

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, boul. Robert-Bourassa, 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 (www.icao.int).

Première édition, 1951
Douzième édition, 2020
Treizième édition, 2024

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

Commande n° : AN 13
ISBN 978-92-9275-386-3 (version imprimée)
ISBN 978-92-9275-599-7 (version électronique)

© OACI 2024

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.

AMENDMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

RELEVÉ DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

[illegible][illegible]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
AVANT-PROPOS	<i>IX</i>
CHAPITRE 1. Définitions	1-1
CHAPITRE 2. Application	2-1
CHAPITRE 3. Généralités	3-1
Objectif de l'enquête.....	3-1
Indépendance des enquêtes.....	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.....	3-2
Transfert de la garde de l'aéronef.....	3-2
CHAPITRE 4. Notification	4-1
Accident ou incident 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	4-2
Langue à utiliser	4-3
Renseignements complémentaires.....	4-3
Responsabilité de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant, de l'État de conception et de l'État de construction	4-3
Renseignements – Participation.....	4-3
Accident ou incident 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

	<i>Page</i>
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.....	5-2
État d’immatriculation.....	5-2
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.....	5-3
Responsabilité de l’État qui mène l’enquête.....	5-3
Généralités.....	5-3
Enquêteur désigné – Désignation	5-4
Enquêteur désigné – Accès à l’épave et contrôle de l’épave	5-4
Données enregistrées – Accidents et incidents	5-5
Enregistreurs de bord.....	5-5
Enregistrements au sol.....	5-5
Autopsies	5-5
Examens médicaux.....	5-5
Coordination – Autorités judiciaires.....	5-6
Information des services de sûreté en aviation	5-6
Protection des éléments d’enquête sur les accidents et les incidents.....	5-6
Réouverture de l’enquête.....	5-7
Responsabilité d’un autre État quelconque.....	5-7
Renseignements sur un accident ou un incident	5-7
Responsabilité de l’État d’immatriculation et de l’État de l’exploitant	5-8
Enregistreurs de bord – Accidents et incidents graves	5-8
Renseignements sur les organismes	5-8
Participation à l’enquête	5-8
Participation de l’État d’immatriculation, de l’État de l’exploitant, de l’État de conception et de l’État de construction	5-8
Droits.....	5-8
Obligations	5-9
Participation d’autres États	5-9
Droits.....	5-9
Privilèges des représentants accrédités	5-9
Conseillers.....	5-9
Participation.....	5-10
Obligations	5-11

	<i>Page</i>
États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves	5-11
Droits et privilèges	5-11
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
Diffusion internationale du rapport final	6-3
Recommandations de sécurité	6-3
Responsabilité d’un État qui reçoit ou émet des recommandations de sécurité	6-4
Suite à donner aux recommandations de sécurité	6-4
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
Base de données et mesures préventives	8-1

APPENDICES

APPENDICE 1. Modèle de présentation du rapport final	APP 1-1
APPENDICE 2. Protection des éléments d’enquête sur les accidents et les incidents	APP 2-1

SUPPLÉMENTS

SUPPLÉMENT A. Droits et obligations de l’État de l’exploitant dans les cas d’accidents et d’incidents impliquant des aéronefs loués, affrétés ou banalisés.....	SUP A-1
SUPPLÉMENT B. Notification et communications – Tableau récapitulatif.....	SUP B-1
SUPPLÉMENT C. Liste d’exemples d’incidents graves.....	SUP C-1
SUPPLÉMENT D. Lignes directrices pour la lecture et l’analyse des enregistrements des enregistreurs de bord	SUP D-1
SUPPLÉMENT E. Éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs.....	SUP E-1
SUPPLÉMENT F. Ententes de délégation d’enquête.....	SUP F-1

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

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			– adoption/approbation – entrée en vigueur – application
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
7 (6 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l’échelon Division (AIG/1979)	Addition, dans la définition du mot <i>accident</i> , 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 <i>Résumé de rapport final</i> 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	23 mars 1994 25 juillet 1994 10 novembre 1994

			Dates :
			– adoption/approbation
			– entrée en vigueur
			– application
Amendement	Origine	Objet	
		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).	
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

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			– adoption/approbation – entrée en vigueur – application
13 (10 ^e édition)	Réunion Enquêtes et prévention des accidents à l’échelon Division (2008)	Révision de la définition des termes <i>accident</i> , (pour tenir compte des systèmes d’aéronefs sans pilote), <i>causes</i> , <i>enquête</i> , <i>incident grave</i> , <i>recommandation de sécurité</i> et <i>représentant accrédité</i> ; 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 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).	22 février 2010 12 juillet 2010 18 novembre 2010
14	Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l’échelon Division (2008) ; Groupe d’experts en gestion de la sécurité (SMP)	Ajout d’une définition (« facteurs contributifs ») et modification de la définition de « programme national de sécurité (PNS) ». Transfert à l’Annexe 19 de la norme du chapitre 3 concernant le PNS et des dispositions générales relatives à la gestion de la sécurité qui figurent dans le chapitre 8 et le supplément F, Cadre pour le PNS. Modification de la norme relative à l’établissement d’une base de données. Ajout au chapitre 8 d’une disposition relative à l’évaluation de la base de données sur les accidents et les incidents. Ajouts au texte du supplément C, Liste des incidents graves.	25 février 2013 15 juillet 2013 14 novembre 2013

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			– adoption/approbation – entrée en vigueur – application
15 (11 ^e édition)	Groupe d’experts en gestion de la sécurité (SMP) ; Groupe d’experts sur la protection des dossiers d’accidents et d’incidents (GEPAIR) ; Équipe de travail sur la protection des informations sur la sécurité (SIP TF)	Ajout d’une définition de « service d’enquête sur les accidents » ; norme concernant l’établissement d’un service indépendant d’enquête sur les accidents ; nouvelle disposition sur la coopération entre le service d’enquêtes et les autorités judiciaires ; protection accrue des éléments d’enquête au § 5.12 ; nouvel appendice 2 relatif à la protection des éléments d’enquête.	22 février 2016 11 juillet 2016 10 novembre 2016
16	Groupe d’experts des enquêtes sur les accidents (AIGP)	Porter au rang de norme les recommandations relatives à l’accès aux éléments de preuve durant les enquêtes et faire le suivi de l’avancement des recommandations de sécurité.	9 mars 2018 16 juillet 2018 8 novembre 2018
17	Troisième réunion du Groupe d’experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/3)	Modification de la définition du terme « représentant accrédité » ; harmonisation des dispositions sur la notification pour tenir compte des incidents et sur la diffusion du rapport final ; nouvelles dispositions sur la réalisation des enquêtes sur les accidents et les incidents graves et diffusion du rapport final en temps opportun ; modification de la note au sujet de la facilitation de l’admission des enquêteurs ; introduction d’une nouvelle note sur la consultation du projet de recommandations de sécurité ; modification de la liste d’exemples d’incidents graves et nouvelles orientations dans le supplément C ; nouveau supplément F sur la délégation d’enquête.	27 février 2019 13 juillet 2019 5 novembre 2020
18 (12 ^e édition)	Quatrième réunion du Groupe d’experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/4)	Création de la définition de « recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC) » et d’une nouvelle norme connexe, et dispositions révisées sur les données enregistrées aux fins des enquêtes sur les accidents et incidents.	9 mars 2020 20 juillet 2020 5 novembre 2020
19 (13 ^e édition)	Sixième réunion du Groupe d’experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/6)	a) communication de renseignements d’enquête ; données et informations du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) ; publication des rapports finaux ; période de consultation des rapports finaux. b) dispositions relatives aux enquêtes sur des accidents concernant des aéronefs non habités, à compter du 26 novembre 2026.	18 mars 2024 22 juillet 2024 28 novembre 2024 26 novembre 2026

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 habité, 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 non habité¹, 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.

1. Changement effectué pour les besoins de l'uniformité avec la définition de RPA.

Note 3.— Le type de système d’aéronef non habité qui doit faire l’objet d’une enquête est indiqué au § 2.3.

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

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.

Aéronef télépiloté (RPA)[†]. Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

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 nocif.

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 enquêtes sur les accidents et incidents.

[†] Applicable à compter du 26 novembre 2026.

Enregistreur de bord automatique largable (ADFR). Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.

Note.— Les parties 1, 2 et 3 de l'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs, 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 d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État de construction[†]. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.

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.

Note.— Dans le contexte des aéronefs télépilotes, cette définition concerne l'exploitation de systèmes d'aéronefs télépilotes.

Facteurs contributifs. Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

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 habité, 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 non habité, 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.

[†] Applicable à compter du 26 novembre 2026.

^{††} Applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

Note 2.— Le supplément C donne des exemples d’incidents graves.

Liaison C2[†]. Liaison de données établie entre l’aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

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

Poste de télépilotage (RPS)[†]. Composant du système d’aéronef télépilote qui contient l’équipement utilisé pour conduire l’aéronef télépilote.

Programme national de sécurité (PNS). 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.

Recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC). Recommandation de sécurité concernant une carence systémique, dont la probabilité de récurrence a des conséquences importantes à l’échelle mondiale et nécessite que des mesures soient prises rapidement pour améliorer la sécurité.

Note.— Le Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation (Doc 9756), partie IV – Communication des résultats, énonce les critères de classement d’une recommandation comme une SRGC.

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.

Service d’enquête sur les accidents. Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation dans le cadre de la présente Annexe.

Système d’aéronef télépilote (RPAS)[†]. Aéronef télépilote, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

[†] Applicable à compter du 26 novembre 2026.

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.

2.3 À moins d'indications contraires, les spécifications de la présente Annexe s'appliquent aux activités qui font suite à un accident ou un incident concernant :

- a) un aéronef habité ; ou
- b) à compter du 26 novembre 2026, un aéronef télépiloté (RPA) certifié conformément à l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs* et/ou exploité en vertu d'une autorisation de l'exploitant conformément à l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 4 – *Vols internationaux* – *Systèmes d'aéronefs télépilotés*.

Note.— Les normes et pratiques recommandées figurant dans la présente Annexe ne devraient pas empêcher un État d'ouvrir une enquête dans d'autres circonstances où il prévoit de tirer des enseignements de sécurité pour l'exploitation de systèmes d'aéronefs habités ou non (les aéronefs télépilotés sont un sous-ensemble des aéronefs non habités).

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.

INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

3.2 Les États établiront un service d'enquête sur les accidents qui soit indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), partie I – Organisation et planification, et le Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents (Doc 9962) contiennent des orientations sur l'indépendance des services d'enquête sur les accidents.

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 d'aviation dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), partie I – Organisation et planification, ainsi que sur le site web OACI des enquêtes sur les accidents.

ACCIDENT OU INCIDENT 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, d'incident grave ou d'incident appelant une enquête dans le contexte de la présente Annexe, 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 ou d'un incident appelant une enquête, 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 – Recherches et sauvetage.

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, SINCID pour un incident grave, et INCID pour un incident ;
- 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’affréteur 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 ;
- 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 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 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 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 de télécommunications 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’enquêtes 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 (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. 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 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, 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 – Recherches et sauvetage.

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 (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. 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 et incidents (RAIO) 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 et incidents 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 et incidents par accord et consentement mutuels. Dans tous les cas, l'État d'occurrence devra faciliter l'enquête par tous les moyens.

5.1.3 **Recommandation.**— *Lorsque l'État d'occurrence n'ouvre ni ne mène d'enquête et qu'il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents comme l'indiquent les § 5.1 et 5.1.2, l'État d'immatriculation ou, dans l'ordre suivant, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction a la faculté de demander par écrit à l'État d'occurrence de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l'État d'occurrence donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande ouvre et mène l'enquête sur la base des informations dont il dispose.*

Note 1.— L'enquête sur un incident grave n'exclut 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 et incidents 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 non habité, la prescription prévue au chapitre 2 s'applique seulement aux aéronefs télépilotes certifiés conformément à l'Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs et/ou exploités en vertu d'une autorisation de l'exploitant conformément à l'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs, partie 4 – Vols internationaux – Systèmes d'aéronefs télépilotes.

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.

Note 5.— Le Manuel sur les organismes régionaux d’enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946) renferme des éléments indicatifs sur la mise en place et la gestion d’un RAIO.

Note 6.— La délégation d’une enquête ne dispense pas l’État d’occurrence des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Annexe.

Note 7.— Le § 5.1.3 ne donne pas nécessairement à l’État qui fait la demande le droit d’accéder au site de l’accident, à l’épave ou à toute autre preuve ou information se trouvant sur le territoire de l’État d’occurrence.

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 la présente Annexe, 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 ou à un organisme régional d’enquête sur les accidents et incidents, 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.**— Lorsque l’État d’immatriculation n’ouvre ni ne mène d’enquête et qu’il ne la délègue pas à un autre État ou à un organisme régional d’enquête sur les accidents et incidents comme l’indique le § 5.3, l’État de l’exploitant ou, dans l’ordre suivant, l’État de conception ou l’État de construction a la faculté de demander par écrit à l’État d’immatriculation de lui déléguer la conduite de cette enquête. Lorsque l’État d’immatriculation donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l’État ayant fait la demande ouvre et mène l’enquête sur la base des informations dont il dispose.

Note.— Le § 5.3.2 ne dispense pas l’État d’immatriculation des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Annexe.

5.3.3 **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 la présente Annexe, 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'enquêtes 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) la protection de certains éléments d'enquête sur les accidents et les incidents, comme prévu au § 5.12 ;
- c) la diffusion publique de renseignements factuels, en temps opportun, selon le cas ;
- d) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- e) si possible, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs ;
- f) 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.

Note.— Des éléments indicatifs sur les politiques et les procédures pour les enquêtes figurent dans le Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents (Doc 9962).

5.4.3 Les États veilleront 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 disponibles.

5.4.4 Recommandation.— *Il est recommandé que les États encouragent la coopération entre le service d’enquête sur les accidents et les autorités judiciaires pour faire en sorte qu’une enquête ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures administratives ou judiciaires.*

Note.— *Cette coopération peut être formalisée au moyen de mesures législatives, de protocoles, d’accords ou d’arrangements préalables entre le service d’enquête sur les accidents et les autorités judiciaires, et peut porter en particulier sur les sujets suivants : accès au lieu de l’accident ; préservation des éléments de preuve et accès à ces éléments ; comptes rendus initial et réguliers sur l’état de chaque processus ; échange de renseignements ; utilisation appropriée des renseignements sur la sécurité ; et résolution des différends.*

5.4.5 Recommandation.— *Il est recommandé que, dans le cas des accidents ou incidents à grand retentissement, le service d’enquête rende publics des renseignements factuels pertinents dans les premiers jours de l’enquête.*

Note.— *La communication de renseignements factuels dans les premiers jours de l’enquête vise à répondre à l’intérêt public important suscité par l’accident ou l’incident et permet de veiller à ce que les renseignements du domaine public soient aussi exacts que possible. Des orientations sur les accidents et incidents qui ont particulièrement attiré l’attention du public et sur les différents formats et méthodes de communication de l’information figurent dans le Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation (Doc 9756), partie II – Procédures et listes de vérification.*

5.4.6 Recommandation.— *Il est recommandé que, dans le cas des accidents et des incidents à grand retentissement, le service d’enquête publie un rapport préliminaire écrit dans les trente jours qui suivent l’accident ou l’incident, contenant des renseignements factuels établis et indiquant l’avancement de l’enquête.*

Note 1.— *Des orientations sur l’objet, le format et la teneur du rapport préliminaire écrit figurent dans le Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation (Doc 9756), partie IV – Communication des résultats.*

Note 2.— *La recommandation figurant au § 5.4.6 ne vise pas à empêcher l’État qui conduit l’enquête de consulter des États participant à l’enquête avant de publier le rapport préliminaire écrit.*

Note 3.— *Une liste d’exemples d’accidents et incidents à grand retentissement figure dans le Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation (Doc 9756), partie IV – Communication des résultats.*

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.

Note.— *Dans le cas d’un système d’aéronef télépiloté, les éléments pertinents du § 5.6 comprennent l’aéronef télépiloté, le poste ou les postes de télépilotage connexes, la liaison ou les liaisons C2 nécessaires, tout autre composant spécifié dans la conception de type, et tous enregistrements et documents associés.*

Données enregistrées – Accidents et incidents**Enregistreurs de bord**

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.

5.7.1 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 de vol figurent dans l'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs, parties 1, 2, 3 et 4.*

Enregistrements au sol

5.8 Les enregistrements au sol seront utilisés de manière effective dans l'enquête sur un accident ou un incident.

Note.— *Les spécifications relatives à l'enregistrement des données de surveillance et des communications ATS figurent dans l'Annexe 11 – Services de la circulation aérienne, 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'enquêtes 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 prêter 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.

Protection des éléments d’enquête sur les accidents et les incidents

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 compétente désignée par l’État ne détermine, en conformité avec le droit national et sous réserve de l’appendice 2 et du § 5.12.5, que leur divulgation ou utilisation l’emporte sur les incidences négatives qu’une telle mesure risque d’avoir, aux niveaux national et international, sur ladite enquête ou sur toute enquête future :

- a) enregistrements de conversations et d’images du poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements ;
- b) éléments sous la garde ou le contrôle du service d’enquête sur les accidents, à savoir :
 - 1) toutes les déclarations obtenues de personnes par le service d’enquête dans le cours de ses enquêtes ;
 - 2) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l’exploitation de l’aéronef ;
 - 3) renseignements d’ordre médical et privé concernant des personnes touchées par l’accident ou l’incident ;
 - 4) enregistrements et transcriptions d’enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
 - 5) analyse des renseignements et opinions sur ces derniers, y compris les renseignements des enregistreurs de bord, provenant du service d’enquête sur les accidents et des représentants accrédités, concernant l’accident ou l’incident ;
 - 6) projet de rapport final de l’enquête sur l’accident ou l’incident.

5.12.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États déterminent si d'autres éléments obtenus ou produits par le service d'enquête sur les accidents dans le cadre d'une enquête sur un accident ou un incident devraient recevoir la même protection que les éléments énumérés au § 5.12.*

5.12.2 Les éléments énumérés au § 5.12 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.— *Les éléments énumérés au § 5.12 comprennent des renseignements concernant un accident ou un incident. La divulgation ou l'utilisation de ces éléments à des fins qui ne sont pas nécessaires dans l'intérêt de la sécurité peut avoir pour effet que les renseignements ne soient plus communiqués ouvertement aux enquêteurs dans l'avenir. L'absence de ces renseignements entraverait le processus d'enquête et influerait gravement sur la sécurité de l'aviation.*

5.12.3 Le service d'enquête sur les accidents ne divulguera pas les noms des personnes touchées par l'accident ou l'incident.

5.12.4 Les États veilleront à ce que les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents soient adressées à la source initiale des renseignements, lorsqu'elle est disponible.

5.12.4.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le service d'enquête sur les accidents ne conserve, lorsque c'est possible, que des copies des éléments obtenus dans le cadre d'une enquête.*

5.12.5 Les États prendront des mesures pour veiller à ce que le contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et le contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage ne soient pas divulgués au public.

5.12.6 Les États qui publient ou qui reçoivent un projet de rapport final prendront des mesures pour veiller à ce qu'il ne soit pas divulgué au public.

Note.— *L'appendice 2 contient des dispositions supplémentaires relatives à la protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents. Ces dispositions sont présentées séparément pour la commodité, mais elles font partie des SARP.*

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.*

5.14.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu’avant d’échanger des renseignements aux fins d’une enquête sur un accident ou un incident, les États coopèrent pour fixer des limites à la divulgation ou l’utilisation de ces renseignements.*

5.14.2 Si un État dispose de données provenant d’un enregistreur de bord d’un aéronef concerné par un accident ou un incident, il :

- a) fournira sans tarder à l’État qui mène l’enquête toutes les données dont il dispose ;
- b) ne divulguera pas ces données sans le consentement exprès de l’État qui mène l’enquête.

5.15 Tout État dont les installations ou services ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par un aéronef avant 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. L’admission du personnel chargé de l’enquête et de son équipement peut être accélérée par l’établissement d’ententes préalables entre le service d’enquête sur les accidents et les services d’immigration et de douane de l’État.

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, les facteurs contributifs 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’examens 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.

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 le Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9973).

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 dans l'appendice 1. 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.

La période habituelle de consultation sera de trente jours à compter de la date de la correspondance d'accompagnement. La période de consultation sera portée à soixante jours par l'État qui mène l'enquête si l'État invité à présenter des observations lui indique qu'un délai supplémentaire est nécessaire. Si l'État qui a mené l'enquête reçoit des observations au cours de la période de consultation, 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 au cours de la période de consultation, 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 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.

6.6.1 Recommandation.— *Lorsque l’État qui mène l’enquête ne rend pas public le rapport final ou n’émet pas une déclaration intérimaire publique dans un délai raisonnable, les autres États participant à l’enquête ont la faculté de demander par écrit à l’État qui mène l’enquête de consentir expressément à publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité*

soulevés par les informations disponibles. Lorsque l'État qui mène l'enquête donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de 30 jours, il est recommandé que l'État ayant fait la demande publie une telle déclaration après coordination avec les États participants.

Note.— Des éléments d'orientation sur le « délai raisonnable » dans lequel un État rend public un rapport final ou émet une déclaration intérimaire publique figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), partie IV – Communication des résultats.

Diffusion internationale du rapport final

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 1.— 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 1.

Note 2.— Les rapports finaux sont enregistrés dans une base de données centrale de l'OACI, la bibliothèque électronique de rapports finaux, qui est mise à disposition du public.

Note 3.— La copie du rapport final adressé à l'OACI est de préférence une copie électronique pour faciliter son téléchargement dans la bibliothèque électronique de rapports finaux.

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 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.— Aucune des dispositions de la présente norme ne vise à empêcher l'État qui mène l'enquête de consulter au sujet de son projet de recommandations de sécurité des États participant à l'enquête, en les invitant à présenter leurs observations sur le bien-fondé et l'efficacité de ces recommandations.

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

Note.— Une coordination effective du projet de recommandations de sécurité permettrait d'éviter que les États participant à l'enquête publient des recommandations de sécurité incompatibles.

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.

6.9.1 Les États qui émettent des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) informeront l'OACI de l'émission d'une telle recommandation et des réponses reçues dans une correspondance d'accompagnement datée, même lorsque l'OACI n'est pas la destinataire de la recommandation.

Note — Une SRGC et les réponses reçues sont enregistrées dans une base de données centrale de l’OACI qui doit être accessible au public.

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 L’État qui mène l’enquête ou tout autre État qui émet des recommandations de sécurité mettra en œuvre des procédures pour enregistrer les réponses reçues en vertu du § 6.10, concernant les recommandations de sécurité émises.

6.12 L’État qui reçoit une recommandation de sécurité mettra en œuvre des procédures pour suivre l’avancement des mesures prises afin de donner suite à cette recommandation.

Note.— Les Directives pour l’identification, l’élaboration et le suivi des recommandations de sécurité figurent dans le Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation (Doc 9756), partie IV – Communication des résultats.

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.— Outre les dispositions du présent chapitre, des dispositions relatives à la promotion de 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 (PNS), figurent dans l'Annexe 19 – Gestion de la sécurité et, à cet effet, elles sont applicables à la présente Annexe. Le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859) contient de plus amples orientations.

Base de données et mesures préventives

8.1 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 ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

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.

8.2 **Recommandation.**— Il est recommandé que les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS aient accès à la base de données sur les accidents et incidents visée par le § 8.1 aux fins de leurs fonctions de sécurité.

Note.— Une base de données sur les accidents et les incidents peut faire partie d'une base de données sur la sécurité, qui peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples. De plus amples dispositions sur les bases de données relatives à la sécurité figurent dans l'Annexe 19 – Gestion de la sécurité. Le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859) contient des éléments indicatifs supplémentaires.

8.3 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. Les recommandations de sécurité qui s'adressent à un organisme d'un autre État seront également communiquées au service d'enquête dudit État.

APPENDICE 1. 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'enquêtes 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) :

<i>Blessures</i>	<i>Membres d’équipage</i>	<i>Passagers</i>	<i>Autres personnes</i>
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.

1.3 **Dommmages 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 déficiences 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 et/ou des facteurs contributifs.

3. CONCLUSIONS

Énumérer les conclusions, les causes et/ou les facteurs contributifs déterminés lors de l’enquête. La liste des causes et/ou des facteurs contributifs devrait comprendre les causes immédiates et les causes et/ou facteurs contributifs systémiques plus profonds.

Note.— Comme il est indiqué dans le chapitre 6, § 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.

APPENDICE 2. PROTECTION DES ÉLÉMENTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

1. INTRODUCTION

Note 1.— La divulgation ou l'utilisation des éléments énumérés au chapitre 5, § 5.12, dans le cadre de procédures pénales, civiles, administratives ou disciplinaires, ou leur divulgation au public, peuvent avoir des conséquences néfastes pour les personnes ou les organisations concernées par un accident ou un incident, conséquences qui pourraient faire hésiter ces personnes et organisations, et d'autres, à coopérer avec les services d'enquête sur les accidents dans l'avenir. La décision quant à la divulgation ou l'utilisation, exigée par le § 5.12, doit tenir compte de cette question.

Note 2.— En conformité avec le § 5.12, les dispositions énoncées dans le présent appendice sont destinées à :

- a) aider les États à élaborer des lois, règlements et politiques nationaux pour protéger de façon appropriée les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents ;*
- b) aider l'autorité compétente à prendre la décision exigée par le § 5.12.*

Dans le présent appendice :

- a) *critère de mise en balance* fait référence à la décision par l'autorité compétente, en conformité avec le § 5.12, quant à l'incidence que la divulgation ou l'utilisation d'éléments d'une enquête sur un accident ou un incident pourrait avoir sur les enquêtes actuelles ou futures ;
- b) *éléments* désigne les éléments énumérés au § 5.12.

Note.— L'Annexe 19 – Gestion de la sécurité, contient des dispositions sur l'utilisation et la protection des renseignements sur la sécurité et des sources connexes autres que les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 Les États accorderont les protections prévues par le § 5.12 et le présent appendice à la totalité des enregistrements de conversations et d'images de poste de pilotage et toutes transcriptions de ces enregistrements. Ces protections s'appliqueront à partir du moment où un accident ou un incident se produit et seront maintenues après la publication du rapport final.

2.2 Les États accorderont les protections prévues par le § 5.12 et le présent appendice aux autres éléments énumérés au § 5.12, alinéa b). Ces protections s'appliqueront à partir du moment où les éléments sont sous la garde ou le contrôle du service d'enquête sur les accidents et seront maintenues après la publication du rapport final.

Non-divulgence au public des enregistrements audio ou d'images

2.3 Les États prendront des mesures pour assurer la non-divulgence au public du contenu audio des enregistrements de conversations du poste de pilotage et du contenu visuel et audio des enregistrements d'images du poste de pilotage, en conformité avec les dispositions du § 5.12.5, par exemple :

- a) en adoptant des lois, règlements ou politiques nationaux ; ou
- b) en adoptant des mesures de protection qui font autorité (mesures conservatoires, procédures à huis clos, examens en chambre, etc.) ; ou
- c) en appliquant des procédés techniques aux enregistrements (chiffrement ou écrasement du contenu avant la remise des enregistrements de conversations ou d’images de poste de pilotage à leurs propriétaires).

Note.— Les enregistrements de l’ambiance sonore d’un lieu de travail qui sont exigés par des SARP figurant dans les Annexes à la Convention de Chicago, comme les enregistrements de conversations et d’images du poste de pilotage, peuvent être perçus comme une atteinte à la vie privée par le personnel d’exploitation s’ils sont divulgués ou utilisés à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été faits.

3. AUTORITÉ COMPÉTENTE

En conformité avec le § 5.12, chaque État confiera à une ou à des autorités compétentes appropriées la tâche d’appliquer le critère de mise en balance.

Note.— On peut désigner différentes autorités compétentes pour des situations différentes. Par exemple, pour appliquer le critère de mise en balance dans le cas d’une procédure pénale ou civile, l’autorité compétente désignée peut être une autorité judiciaire. Une autre autorité compétente peut être désignée pour appliquer le critère de mise en balance lorsque le but de la demande de divulgation est un accès par le public.

4. APPLICATION DU CRITÈRE DE MISE EN BALANCE

4.1 Lorsque la demande porte sur un élément destiné à être divulgué ou utilisé dans le cadre d’une procédure pénale, civile, administrative ou disciplinaire, l’autorité compétente acquerra la certitude qu’un fait substantiel en question dans la procédure ne puisse être déterminé sans cet élément, avant d’appliquer le critère de mise en balance.

Note.— Un « fait substantiel » est une expression juridique qui fait référence à un fait déterminant ou essentiel pour la question à l’examen, qu’une partie allègue et que l’autre conteste, et qui doit faire l’objet d’une décision de l’autorité compétente qui applique le critère de mise en balance.

4.2 Dans l’application du critère de mise en balance, l’autorité compétente tiendra compte notamment de ce qui suit :

- a) le but dans lequel l’élément a été créé ou produit ;
- b) l’utilisation que le demandeur entend faire de l’élément ;
- c) si la divulgation ou l’utilisation de l’élément aura une conséquence néfaste sur les droits ou les intérêts d’une personne ou d’une organisation ;
- d) si la personne ou l’organisation concernée par l’élément a consenti à la mise à disposition de celui-ci ;
- e) si des mesures de protection suffisantes sont en place pour limiter la divulgation ou l’utilisation ultérieure de l’élément ;

- f) si l'élément a été ou peut être dépersonnalisé, résumé ou synthétisé ;
- g) si la mise à disposition de l'élément est urgente pour éviter un risque grave pour la santé ou la vie ;
- h) si l'élément représente une information sensible ou à laquelle il faudrait limiter l'accès ;
- i) si l'élément laisse raisonnablement présumer que l'accident ou l'incident a été causé par un acte ou une omission considérés, d'après les lois et règlements nationaux, comme équivalant à des cas de négligence grave ou de faute volontaire, ou ayant été accomplis dans une intention criminelle.

Note 1.— Le critère de mise en balance peut être appliqué une fois pour une catégorie donnée d'éléments, et le résultat, pris en compte dans les lois et règlements nationaux.

Note 2.— L'autorité compétente devra peut-être appliquer le critère de mise en balance pour décider s'il faut permettre la divulgation d'un élément, et effectuer une mise en balance distincte pour décider s'il faut permettre l'utilisation d'un élément.

Note 3.— Le Manuel relatif à la protection des informations sur la sécurité (Doc 10053), partie 1 – Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents, contient des éléments d'orientation concernant le critère de mise en balance.

5. REGISTRES DES DÉCISIONS

Recommandation.— *Il est recommandé que l'autorité compétente consigne les motifs de sa décision lorsqu'elle applique le critère de mise en balance. Les motifs devraient être mis à disposition et être consultés selon les besoins pour des décisions ultérieures.*

Note.— Les États sont encouragés à communiquer les décisions qu'ils ont consignées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans une des langues de travail de l'Organisation, pour archivage dans une base de données publique.

6. RAPPORT FINAL

Recommandation.— *Afin de limiter l'utilisation du rapport final à des fins autres que la prévention des accidents et des incidents, il est recommandé que les États envisagent :*

- a) de réaliser des enquêtes distinctes pour les utilisations à d'autres fins ;
- b) de différencier les parties du rapport final de manière à permettre l'utilisation des renseignements factuels qui y figurent tout en empêchant l'utilisation de l'analyse, des conclusions et des recommandations de sécurité pour attribuer un blâme ou une responsabilité ;
- c) d'empêcher l'utilisation du rapport final comme élément de preuve dans des procédures visant à attribuer un blâme ou une responsabilité.

Note.— En conformité avec le chapitre 6, § 6.5, les rapports finals sont rendus publics aux fins de la prévention des accidents et ne font pas l'objet d'une protection en vertu du § 5.12. Cela dit, l'utilisation de parties du rapport final, en particulier de l'analyse, des conclusions et des recommandations de sécurité, comme éléments de preuve devant les tribunaux nationaux en vue de l'attribution d'un blâme ou d'une responsabilité est contraire au but dans lequel l'enquête a été réalisée.

7. PERSONNEL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

Recommandation.— *Dans l’intérêt de la sécurité et en conformité avec les dispositions du chapitre 3, § 3.1, il est recommandé que les États envisagent de ne pas obliger le personnel chargé des enquêtes sur les accidents de donner une opinion sur des questions de blâme ou de responsabilité dans le cadre de procédures civiles, pénales, administratives ou disciplinaires.*

SUPPLÉMENTS

SUPPLÉMENT A. DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT DANS LES CAS D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS LOUÉS, AFFRÉTÉS OU BANALISÉS

Les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* ont été élaborées à une époque où normalement l'État d'immatriculation était aussi l'État de l'exploitant. Mais au cours des dernières années, les accords internationaux de location et de banalisation d'aéronefs se sont développés de telle manière que, dans de nombreux cas, l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation.

Il arrive que les accords de location ou de banalisation prévoient que les équipages de conduite seront fournis par l'État d'immatriculation, mais ces équipages sont le plus souvent fournis par l'État de l'exploitant et les aéronefs sont exploités conformément à la législation nationale de ce dernier État. De même, ces accords peuvent comporter une grande diversité d'arrangements en matière de navigabilité. La responsabilité en cette matière peut incomber, en totalité ou en partie, à l'État de l'exploitant ou à l'État d'immatriculation. Il arrive que l'exploitant se charge des opérations d'entretien et de la tenue des registres, conformément à un système de contrôle de la navigabilité spécifié par l'État d'immatriculation.

En cas d'accident ou d'incident, il importe que tout État qui a assumé une responsabilité en ce qui concerne la sécurité d'un aéronef ait le droit de participer à l'enquête, tout au moins en ce qui a trait à cette responsabilité. Il importe également que l'État qui mène l'enquête ait rapidement accès à tous les documents et autres renseignements pertinents pour cette enquête.

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit en un lieu dont il est impossible d'établir avec certitude qu'il se trouve sur le territoire d'un autre État, l'État de l'exploitant, après avoir consulté l'État d'immatriculation, devrait accepter la responsabilité entière ou partielle de l'enquête.

SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Note.— Dans ce tableau, les expressions ci-après ont le sens suivant :

- Accidents et incidents graves internationaux : *accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un État contractant à des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant.*
- Accidents et incidents graves nationaux : *accidents et incidents graves survenus sur le territoire de l'État d'immatriculation.*
- Autres accidents et incidents graves : *accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque.*

1. NOTIFICATION D'ACCIDENT, D'INCIDENT GRAVE OU D'INCIDENT APPELANT UNE ENQUÊTE

<i>Expéditeur</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
État d'occurrence	Accidents et incidents graves internationaux : tous aéronefs	État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.1
État d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres : tous aéronefs	État de l'exploitant État de conception État de construction OACI (aéronefs de plus de 2 250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.8

2. RAPPORT FINAL

Accidents et incidents graves, quel que soit le lieu d'occurrence

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
État qui mène l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction Autres États participant à l'enquête État dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts	6.4
		Aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	6.7

3. COMPTE RENDU ADREP

Accidents et incidents, quel que soit le lieu d’occurrence

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
État qui mène l’enquête	COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	État d’immatriculation ou État d’occurrence État de l’exploitant État de conception État de construction État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	7.1
		Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause	Comme ci-dessus <i>sauf</i> OACI	7.2
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D’ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	7.5
	COMPTE RENDU DE DONNÉES D’INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg	OACI	7.7

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Questions de sécurité présentant de l’intérêt pour d’autres États

<i>Expéditeur</i>	<i>Type de communication</i>	<i>Concernant</i>	<i>Destinataires</i>	<i>Référence Annexe 13</i>
États qui font des recommandations de sécurité	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre État	Service d’enquête de cet État	6.8 8.3
		Documents OACI	OACI	6.9

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1. L'expression *incident grave+ est définie au chapitre 1, comme suit :

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 habité, 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 non habité, 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.

2. Il peut y avoir une forte probabilité d'accident s'il ne reste peu ou pas de défenses de sécurité pour éviter que l'incident ne se transforme en accident. Pour déterminer si tel est le cas, une analyse des événements basée sur les risques, tenant compte du scénario le plus crédible si l'incident s'était aggravé, ainsi que de l'efficacité des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel, peut être réalisée comme suit :

- a) examiner s'il y a un scénario crédible pour expliquer comment cet incident aurait pu se transformer en accident ;
- b) évaluer les défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel comme étant :
 - efficaces, s'il restait plusieurs défenses et s'il fallait qu'elles échouent en même temps ; ou
 - limitées, s'il ne restait peu ou pas de défenses ou si l'accident n'a été évité que par chance.

2.1 Tenir compte à la fois du nombre et de la robustesse des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel. Ne pas tenir compte des défenses qui ont déjà échoué, et ne tenir compte que de celles qui ont fonctionné et de toute autre défense encore en place.

Note 1.— Le scénario le plus crédible concerne l'évaluation réaliste du risque de blessures ou de dommages résultant de l'accident potentiel.

Note 2.— Les défenses comprennent les membres d'équipage, leur formation et procédures, l'ATC, les alertes (à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef), les systèmes et redondances d'aéronef, la conception structurale de l'aéronef et l'infrastructure d'aérodrome.

2.2 La combinaison de ces deux évaluations aide à déterminer quels incidents sont des incidents graves :

		b) Défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel	
		Efficaces	Limitées
a) Scénario le plus crédible	Accident	Incident	Incident grave
	Pas d'accident	Incident	

3. Dans le cas d’un aéronef non habité, il faut se demander si l’issue la plus crédible, pour le cas où l’incident aurait dégénéré en accident, aurait pu entraîner une blessure mortelle ou grave chez une personne. Les blessures mortelles et graves sont plus susceptibles de justifier une enquête que les accidents où le résultat le plus crédible se limite à des dommages ou à la perte de l’aéronef non habité. Le risque de blessure mortelle ou grave peut aussi influencer sur la portée de l’enquête qui sera menée.

4. Les incidents énumérés sont des exemples d’incidents qui peuvent être graves. Cette liste n’est cependant pas exhaustive et, selon le contexte, ses divers points peuvent ne pas être classés comme incidents graves s’il restait des défenses efficaces entre l’incident et le scénario crédible.

Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d’évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d’évitement aurait été appropriée.

Collisions non classées comme accidents.

Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ ou une piste non assignée.

Décollages d’une piste fermée ou non libre, d’une voie de circulation¹ ou d’une piste non assignée.

Atterrissages ou tentatives d’atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation¹, sur une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l’atterrissage, comme des routes.

Retrait d’une jambe d’atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.

Traînage à l’atterrissage d’une extrémité d’aile, d’un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l’aéronef, lorsqu’il n’est pas classé comme accident.

Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.

Incendies et/ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s’ils ont été éteints au moyen d’agents extincteurs.

Événements qui ont exigé l’utilisation d’oxygène de secours par l’équipage de conduite.

Défaillances structurelles d’aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.

Pannes multiples d’un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l’aéronef.

Cas d’incapacité d’un membre d’équipage de conduite en cours de vol :

- a) pour les vols à un seul pilote (télépilote compris) ; ou
- b) pour les vols à plusieurs pilotes lors desquels la sécurité du vol a été compromise par une augmentation importante de la charge de travail des autres membres de l’équipage.

Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu’il déclare une urgence, p. ex. : quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d’alimentation en carburant ou impossibilité d’utiliser tout le carburant utilisable à bord.

1. À l’exclusion des opérations autorisées effectuées par des hélicoptères.

Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).

Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Pannes de systèmes (perte de puissance ou de poussée comprise), phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui ont ou qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.

Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

Largage non intentionnel ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.

SUPPLÉMENT D. LIGNES DIRECTRICES POUR LA LECTURE ET L'ANALYSE DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE BORD

Intervention initiale

Les lendemains d'un accident grave sont une période lourde d'exigences pour les services nationaux chargés de l'enquête quels qu'ils soient. Un des points qui exigent une décision immédiate est de déterminer où on fera procéder à la lecture et à l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord. Il est essentiel que les enregistrements des enregistreurs de bord soient lus dès que possible après un accident. L'identification rapide des domaines problématiques peut avoir une incidence sur l'enquête conduite sur le lieu de l'accident, où les éléments de preuve sont parfois éphémères. Cette identification rapide des domaines problématiques peut aussi permettre de formuler des recommandations de mesures de sécurité d'urgence éventuellement nécessaires pour éviter que l'accident ne se reproduise.

De nombreux États ne possèdent pas eux-mêmes de moyens adéquats de lecture et d'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord (conversations ou données de vol) et recourent donc à l'assistance d'autres États. Par conséquent, il est essentiel que l'autorité nationale chargée de l'enquête prenne des arrangements en temps opportun pour la lecture des enregistrements des enregistreurs de bord à une installation adéquate.

Choix d'une installation

L'État qui mène l'enquête peut solliciter l'assistance de tout autre État qui, à son avis, peut le mieux collaborer à l'enquête. Le matériel et les logiciels de lecture standard du fabricant, qu'utilisent en temps normal les compagnies aériennes et les ateliers de maintenance, ne sont pas considérés comme adéquats à des fins d'enquête. Des techniques spéciales de récupération et d'analyse sont en général nécessaires si les enregistreurs sont endommagés.

Les installations utilisées pour la lecture des données des enregistreurs de bord devraient permettre :

- a) de démonter les enregistreurs ayant subi de graves dommages et d'en lire les données ;
- b) de lire l'enregistrement/le module mémoire original sans qu'il soit nécessaire d'utiliser l'appareil de copie d'un fabricant ou le boîtier de l'enregistreur impliqué dans l'accident (ou l'incident) ;
- c) d'analyser manuellement le signal binaire brut pour les enregistreurs de données de vol numériques à bande ;
- d) d'améliorer et filtrer numériquement les enregistrements de conversations, au moyen de logiciels appropriés ;
- e) d'analyser graphiquement les données, dériver des paramètres supplémentaires non expressément enregistrés et valider les données au moyen de contre-vérifications et d'autres méthodes analytiques afin de déterminer leur précision et leurs limites.

Participation de l’État de construction (ou de conception) et de l’État de l’exploitant

L’État de construction (ou de conception) a des responsabilités en matière de navigabilité et il possède aussi l’expertise qui est normalement nécessaire pour lire et analyser les renseignements que contiennent les enregistreurs de bord. Étant donné que ces renseignements peuvent souvent révéler des problèmes de navigabilité, un représentant de l’État de construction (ou de conception) devrait être présent lorsque la lecture et l’analyse des enregistrements sont effectuées dans un État autre que l’État de construction (ou de conception).

L’État de l’exploitant a des responsabilités en matière de réglementation de l’exploitation et est en mesure de fournir des explications sur des questions d’exploitation qui peuvent lui être propres. Étant donné que les informations que contiennent les enregistreurs de bord peuvent révéler des problèmes d’exploitation, un représentant de l’État de l’exploitant devrait être présent pendant que sont effectuées la lecture et l’analyse des enregistrements.

Procédures recommandées

Il est recommandé que la lecture des enregistreurs de données de vol et celle des enregistreurs de conversations de poste de pilotage soient effectuées dans la même installation, car ces enregistreurs contiennent des données complémentaires qui peuvent aider à valider chaque enregistrement et à déterminer le moment et le déroulement des événements.

Il est recommandé que les enregistreurs de bord ne soient pas ouverts ou mis en marche et que les enregistrements originaux ne soient pas copiés (notamment à l’aide d’appareils de copie haute vitesse) avant la lecture à cause du risque d’endommagement des enregistrements.

Il est recommandé que l’installation à laquelle les enregistrements des enregistreurs de bord sont lus pour un autre État ait la possibilité de formuler des observations dans le rapport final afin de garantir que les caractéristiques de l’analyse de l’enregistrement des enregistreurs de bord ont été prises en compte.

L’installation à laquelle s’effectue la lecture des enregistrements peut avoir besoin de l’expertise du constructeur et de l’exploitant de l’aéronef pour vérifier les données d’étalonnage et valider les renseignements enregistrés.

L’État qui conduit l’enquête peut laisser les enregistrements originaux ou une copie de ces enregistrements à l’installation de lecture jusqu’à ce que l’enquête soit achevée, pour qu’il soit plus facile de répondre en temps opportun à des demandes supplémentaires ou à des demandes d’éclaircissements, sous réserve que des procédures de sûreté appropriées y soient en place pour protéger les enregistrements.

SUPPLÉMENT E. ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.
2. Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude) ou d'éléments d'inverseur qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.
3. Les cas d'éjection d'aubes de compresseur ou de turbine ou d'autres éléments internes de moteur par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme des accidents.
4. L'écrasement ou la perte du radome ne sont pas considérés comme des accidents, à moins qu'ils ne causent des dommages importants à d'autres structures ou systèmes.
5. Les cas d'absence de volet, de bec ou d'un autre élément hypersustentateur, d'ailette marginale, etc., dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la liste d'écarts de configuration (LEC) ne sont pas considérés comme des accidents.
6. Ne seront pas considérés comme des accidents une rentrée de jambe de train d'atterrissage ou un atterrissage sur le ventre se traduisant seulement par des marques d'abrasion sur le revêtement, quand l'appareil peut être sans danger autorisé à effectuer un autre vol après des réparations mineures ou temporaires et que, par la suite, il fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente.
7. Si les dommages structurels causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.
8. Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, comme la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse, n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on constate des dommages importants.
9. Les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages importants.

Note 1.— Dans le cas de dommages causés à un aéronef qui altèrent sa résistance structurelle, ses performances ou ses caractéristiques de vol, l'aéronef peut avoir atterri en sécurité, mais il ne peut pas effectuer un autre secteur de vol en sécurité sans d'abord faire l'objet de réparations.

Note 2.— Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident. De même, si l'aéronef peut être autorisé à voler au titre de la LEC, les éléments en cause étant déposés, absents ou hors de fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

Note 3.— Le coût des réparations ou la perte estimative, tels qu’indiqués par les compagnies d’assurance, peuvent donner une indication des dommages subis, mais ils ne devraient pas être utilisés comme seul guide pour déterminer si les dommages justifient de classer l’événement comme un accident. De même, un événement peut être considéré comme une « perte de coque » parce que l’aéronef n’est pas économique à réparer, sans pour autant avoir subi des dommages tels que l’événement peut être classé comme un accident.

SUPPLÉMENT F. ENTENTES DE DÉLÉGATION D'ENQUÊTE

1. Conformément au § 5.1, l'État d'occurrence est chargé d'ouvrir et de mener une enquête, mais il peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite de cette enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) par accord et consentement mutuels. De même, une délégation de la conduite d'une enquête peut avoir lieu quand un État est censé ouvrir une enquête sur un accident ou un incident grave survenu sur le territoire d'un État non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête conformément à la présente Annexe ou est tenu de le faire, ou 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.
2. La conclusion d'une entente de délégation d'enquête commence normalement par la décision de l'État qui a la responsabilité d'ouvrir et de mener l'enquête. En général, cet État peut envisager de déléguer la conduite de l'enquête à un autre État ou à un RAIO, en particulier pour les situations dans lesquelles il pourrait être utile ou plus pratique que l'État ou le RAIO choisi mène l'enquête, ou lorsque l'État qui a la responsabilité d'ouvrir l'enquête ne possède pas les ressources ou les moyens nécessaires pour enquêter sur l'événement conformément à la présente Annexe.
3. En fonction des parties qui participent à l'enquête, la portée de l'enquête à mener par un autre État ou par un RAIO déterminera si une entente officielle de délégation d'enquête est nécessaire, ou si une entente mutuelle suffirait. En général, la délégation de l'ensemble de l'enquête exige une entente officielle de délégation d'enquête. Dans le cas d'une délégation d'une partie de l'enquête, une entente officielle de délégation d'enquête serait laissée à la discrétion des deux parties.
4. Lorsque toute l'enquête est déléguée à un autre État ou à un RAIO, il est attendu de cet État ou de ce RAIO qu'il soit responsable de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. Lorsqu'une partie de l'enquête est déléguée, l'État déléguant conserve normalement la responsabilité de la conduite de l'enquête, y compris la publication du rapport final et du compte rendu ADREP. En tout cas, l'État déléguant mettra tout en œuvre pour faciliter l'enquête conformément à la présente Annexe.
5. Il importe de faire la différence entre l'ouverture et la conduite d'une enquête pour ce qui est de déclencher et de mettre fin aux événements de chaque fonction. L'*ouverture* de l'enquête commence dès que le service d'enquête sur les accidents est informé de l'accident ou incident, et qu'il en transmet la notification officielle aux États concernés et à l'OACI comme l'exige le § 4.1. La *conduite* de l'enquête est la fonction qui consiste à réaliser une enquête conformément à la présente Annexe, et à publier les rapports, y compris le rapport final.
6. Il importe que l'entente de délégation d'enquête permette de réaliser l'objectif de l'enquête et de se conformer aux exigences de la présente Annexe. Par conséquent, les parties à l'entente devraient veiller à ce que la responsabilité de chacune des parties soit clairement définie. La teneur et les détails de l'entente dépendent de la portée de la délégation.

Note.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), partie I – Organisation et planification, chapitre 2, contient des éléments d'orientation sur la délégation des enquêtes et un modèle d'entente de délégation.

— FIN —

Règlement N° 996/2010

du Parlement européen et du Conseil



Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n’a aucun effet juridique. Les institutions de l’Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l’Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► B 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
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(JO L 295 du 12.11.2010, p. 35)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014	L 122	18	24.4.2014
► <u>M2</u>	Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018	L 212	1	22.8.2018
► <u>M3</u>	Règlement (UE) 2024/1230 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024	L 1230	1	29.4.2024

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

après consultation du Comité des régions,

vu l'avis du Contrôleur européen de la protection des données,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de garantir un niveau de sécurité élevé dans l'aviation civile en Europe et de tout mettre en œuvre pour réduire le nombre d'accidents et d'incidents afin de renforcer la confiance des citoyens dans les transports aériens.
- (2) La conduite diligente d'enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile améliore la sécurité aérienne et contribue à prévenir les accidents et incidents.
- (3) La communication, l'analyse et la diffusion des informations recueillies sur les incidents de sécurité sont d'une importance fondamentale pour améliorer la sécurité aérienne. La Commission devrait par conséquent présenter une proposition de révision de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile avant le 31 décembre 2011.
- (4) L'unique objectif des enquêtes de sécurité devrait être la prévention des accidents et incidents, et non la détermination des fautes ou des responsabilités.
- (5) Il convient de tenir compte de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago (ci-après dénommée «convention de Chicago»), qui prévoit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs, et notamment de son annexe 13 et de ses modifications successives, qui fixent les normes et pratiques recommandées internationales en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, ainsi que de la définition des termes «État d'immatriculation», «État de l'exploitant», «État de conception», «État de construction» et «État sur le territoire duquel l'incident ou l'accident s'est produit» qui y sont utilisés.
- (6) Conformément aux normes et pratiques recommandées internationales figurant à l'annexe 13 de la convention de Chicago, les enquêtes sur les accidents ou incidents graves sont conduites sous la responsabilité de l'État sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit, ou de l'État d'immatriculation lorsqu'il n'est pas possible d'établir avec certitude que le lieu où s'est produit l'accident ou l'incident grave fait partie du territoire d'un État. Un État peut déléguer à un autre État la tâche de conduire les enquêtes ou demander son assistance. Les enquêtes de sécurité au sein de l'Union devraient être conduites de façon analogue.
- (7) Il convient de profiter des enseignements tirés de la mise en œuvre de 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 pour améliorer l'efficacité des systèmes d'enquête et de prévention des accidents et des incidents dans l'Union.
- (8) Il convient de tenir compte des modifications apportées au cadre institutionnel et réglementaire régissant la sécurité de l'aviation civile dans l'Union depuis l'adoption de la directive 94/56/CE, en particulier la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La sécurité

aérienne étant de plus en plus réglementée à l'échelle de l'Union, il y a lieu de tenir compte également de la dimension européenne des recommandations de sécurité.

- (9) L'AESA assume, au nom des États membres, les fonctions et les tâches de l'État de conception, de l'État de construction et de l'État d'enregistrement liées à l'approbation de la conception, conformément à la convention de Chicago et à ses annexes. À ce titre et dans le respect de l'annexe 13 de la convention de Chicago, l'AESA devrait être invitée à participer à l'enquête de sécurité afin de contribuer, dans le cadre de ses compétences, à en améliorer l'efficacité et garantir la sécurité de la conception des aéronefs, sans que cela compromette l'indépendance de l'enquête. De même, les autorités nationales de l'aviation civile devraient être invitées à participer aux enquêtes de sécurité.
- (10) Compte tenu de leurs responsabilités dans le domaine de la sécurité, les personnes désignées par l'AESA, ainsi que par les autorités nationales de l'aviation civile, devraient avoir accès aux informations utiles pour évaluer l'efficacité des exigences de sécurité.
- (11) Afin d'améliorer la prévention des accidents et incidents d'aviation, l'AESA, en collaboration avec les autorités compétentes des États membres, devrait également participer à l'échange et à l'analyse d'informations dans le cadre des systèmes de comptes rendus d'événements, conformément à la directive 2003/42/CE, tout en évitant tout conflit d'intérêt. Ces informations devraient être protégées efficacement contre toute utilisation ou divulgation non autorisée.
- (12) La participation de l'AESA et des autorités compétentes des États membres à l'échange et à l'analyse des renseignements visés par la directive 2003/42/CE pourrait être bénéfique aux enquêtes de sécurité par le biais d'un accès en ligne aux informations de sécurité pertinentes stockées dans le répertoire central d'informations sur des événements de l'aviation civile.
- (13) Il convient de définir la portée des enquêtes de sécurité en fonction des enseignements qui peuvent en être tirés pour améliorer la sécurité aérienne, compte tenu notamment de la nécessité d'utiliser de manière efficace par rapport aux coûts les ressources d'investigation dans l'Union.
- (14) Les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents devraient être conduites par une autorité indépendante responsable des enquêtes de sécurité, ou placées sous son contrôle, afin d'éviter tout conflit d'intérêts et tout risque d'intervention extérieure dans la détermination des causes des événements sur lesquels porte l'enquête.
- (15) Les autorités responsables des enquêtes de sécurité sont au cœur du processus d'enquête. Leur travail est d'une importance capitale pour la détermination des causes d'un accident ou d'un incident. Il est donc essentiel qu'elles puissent conduire leurs enquêtes en toute indépendance et qu'elles disposent des ressources financières et humaines nécessaires pour mener leur enquête avec efficacité.
- (16) Il y a lieu de renforcer les capacités des autorités des États membres responsables des enquêtes de sécurité, et la coopération entre ces autorités est nécessaire afin d'améliorer l'efficacité des enquêtes et la prévention des accidents et des incidents de l'aviation civile dans l'Union.
- (17) Le rôle de coordination des autorités responsables des enquêtes de sécurité devrait être reconnu et renforcé à l'échelon européen afin d'apporter une véritable valeur ajoutée en matière de sécurité aérienne, en tirant parti de la coopération qui existe déjà entre elles et des ressources d'investigation disponibles dans les États membres, qui devraient être utilisées de la façon la plus efficace possible. Le meilleur moyen de réaliser cette reconnaissance et ce renforcement est de créer le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après dénommé «réseau»), avec un mandat et des missions clairement définis.
- (18) Le réseau devrait poursuivre ses activités de coordination d'une manière transparente et indépendante et bénéficier du soutien actif de l'Union.

- (19) La coopération avec des pays tiers, qui pourraient être autorisés à participer, en tant qu'observateurs, aux travaux du réseau, pourrait permettre de réaliser au mieux les objectifs du présent règlement.
- (20) Étant donné qu'il est crucial que des droits soient clairement garantis pour les enquêtes de sécurité, les États membres devraient, conformément à la législation en vigueur sur les compétences des autorités responsables de l'enquête judiciaire et, le cas échéant, en étroite collaboration avec lesdites autorités, veiller à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité puissent accomplir leur mission dans les meilleures conditions possibles, ce dans l'intérêt de la sécurité aérienne. Par conséquent, les autorités responsables des enquêtes de sécurité devraient avoir un accès immédiat et sans restriction au site de l'accident et tous les éléments nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité devraient être mis à leur disposition, sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête judiciaire.
- (21) Une enquête de sécurité n'est efficace que si les principaux éléments de preuve sont dûment préservés.
- (22) Le système de sécurité de l'aviation civile repose sur le retour d'information et sur les enseignements tirés d'accidents et d'incidents qui doivent être soumis à une stricte application des règles applicables en matière de confidentialité afin de garantir la disponibilité future de sources d'information précieuses. Ainsi, les informations sensibles en matière de sécurité devraient être protégées comme il convient.
- (23) Un accident touche à un certain nombre d'intérêts publics différents, comme la prévention de futurs accidents et la bonne administration de la justice. Ces intérêts dépassent les intérêts individuels des parties concernées et l'événement particulier. Il convient de veiller au juste équilibre entre tous les intérêts pour garantir l'intérêt public général.
- (24) Le système de l'aviation civile devrait également favoriser un environnement non répressif facilitant le signalement spontané des événements et contribuant ainsi au principe d'une «culture juste».
- (25) Les informations fournies par une personne dans le cadre de l'enquête de sécurité ne devraient pas être utilisées contre elle, conformément aux principes constitutionnels et au droit national.
- (26) Les États membres devraient avoir la faculté de limiter les cas dans lesquels une décision de divulgation des informations obtenues lors d'une enquête de sécurité peut être prise, sans porter atteinte au bon fonctionnement de la justice.
- (27) Pour la prévention des accidents et des incidents, il importe de communiquer dans les délais les plus brefs les informations pertinentes, en particulier les rapports et les recommandations de sécurité résultant des enquêtes de sécurité.
- (28) Les recommandations de sécurité émises à la suite d'une enquête sur un accident ou un incident grave, ou provenant d'autres sources, comme des études de sécurité, devraient toujours être prises en considération par l'autorité compétente et, le cas échéant, suivies d'effet pour garantir une prévention efficace des accidents et des incidents dans l'aviation civile.
- (29) Il convient d'encourager les progrès de la recherche, à la fois en matière de localisation en temps réel des aéronefs et d'accès aux informations contenues dans les enregistreurs de vol sans que leur présence physique soit nécessaire, afin d'améliorer les moyens dont disposent les enquêteurs pour déterminer les causes des accidents et de renforcer le potentiel de prévention des incidents récurrents. Ces développements constitueraient une avancée importante en matière de sécurité aérienne.
- (30) L'expérience montre qu'il est parfois difficile d'obtenir rapidement une liste fiable des passagers d'un aéronef mais également qu'il est important de fixer un délai dans lequel la liste des passagers peut être exigée de la compagnie. En outre, les données figurant sur ces listes devraient être protégées contre toute utilisation ou divulgation non autorisée. De même, il est

nécessaire de disposer d'informations sur les marchandises dangereuses à bord d'un aéronef impliqué dans un accident afin de minimiser les risques auxquels sont exposés les enquêteurs de sécurité sur place.

- (31) Il est difficile d'identifier rapidement la personne adéquate à prévenir de la présence à bord d'un passager à la suite d'un accident aérien. Aussi les passagers devraient-ils avoir la possibilité de désigner une personne à contacter.
- (32) Il convient de préciser de manière adéquate l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.
- (33) La façon dont un accident et ses conséquences sont pris en charge par les États membres et les compagnies aériennes est d'une importance cruciale. À cet effet, les États membres devraient disposer d'un plan d'urgence prévoyant notamment des secours d'aéroport et l'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Les compagnies aériennes devraient également disposer d'un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Il convient d'accorder une attention particulière au soutien des victimes, de leurs proches et de leurs associations, et à la communication avec eux.
- (34) Les règles sur l'accès aux données, le traitement des données et la protection des personnes énoncées dans les actes juridiques de l'Union devraient être pleinement respectées dans l'application du présent règlement.
- (35) Des sanctions devraient notamment permettre de punir toute personne qui, en violation du présent règlement, divulgue des informations protégées par ce règlement, fait obstruction aux activités d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité en empêchant les enquêteurs de remplir leur mission ou en refusant de fournir des enregistrements, des informations ou des documents significatifs, en les dissimulant, en les falsifiant ou en les détruisant, ou qui n'informe pas les autorités compétentes d'un accident ou d'un incident grave dont elle a connaissance.
- (36) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'élaboration de règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile ne peut pas être réalisé 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, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (37) Il y a donc lieu d'abroger la directive 94/56/CE.
- (38) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :



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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Article premier

Objet

1. Le présent règlement a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe, dont l'unique objectif est la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités, y compris par la mise en place d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Il prévoit également des règles concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes et aux marchandises dangereuses présentes à bord d'un aéronef impliqué dans un accident. Il vise aussi à améliorer l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «accident», un 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 équipage, 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,

▼B

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 pneumatiques, 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 du rotor principal, aux pales du rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou
 - c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible;
- 2) «représentant accrédité», la personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête de sécurité menée par un autre État. Un représentant accrédité désigné par un État membre est issu d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité;
 - 3) «conseiller», la personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité dans une enquête de sécurité;
 - 4) «causes», les 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 la détermination de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou pénale;
 - 5) «blessure mortelle», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident;
 - 6) «enregistreur de bord», tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents;
 - 7) «incident», un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation;
 - 8) «normes et pratiques recommandées internationales», les normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, adoptées conformément à l'article 37 de la convention de Chicago;

▼B

- 9) «enquêteur désigné», la personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête de sécurité;
- 10) «exploitant», toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs;
- 11) «personne impliquée», le propriétaire, un membre de l'équipage, l'exploitant de l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave; toute personne associée à la maintenance, à la conception ou à la fabrication de l'aéronef ou à la formation de l'équipage; toute personne participant à la fourniture de services de contrôles de la navigation aérienne, de services d'informations de vol ou de services aéroportuaires, qui a fourni des services pour l'aéronef; le personnel de l'autorité nationale de l'aviation civile; ou le personnel de l'AESA;
- 12) «compte rendu préliminaire», une communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête;
- 13) «proches», les plus proches membres de la famille, les proches parents ou toute personne ayant une relation étroite avec la personne victime d'un accident, selon les définitions du droit national;
- 14) «enquête de sécurité», les activités menées par une autorité responsable des enquêtes de sécurité en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, y compris la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité;
- 15) «recommandation de sécurité», une proposition formulée par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, sur la base de renseignements résultant d'une enquête de sécurité ou d'autres sources telles que des études de sécurité, en vue de prévenir des accidents ou incidents;
- 16) «incident grave», un 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, 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. Une liste d'exemples d'incidents graves est jointe en annexe;
- 17) «blessure grave», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne une des conséquences suivantes:

▼B

- a) une hospitalisation de plus de 48 heures, dans les sept jours suivant la date à laquelle la blessure a été subie;
- b) la fracture de tout os (à l'exception des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
- c) des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions au niveau d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- d) des lésions de tout organe interne;
- e) des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps;
- f) l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

*Article 3***Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents graves:

- a) qui se sont produits sur les territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent, conformément aux obligations internationales des États membres;
- b) impliquant des aéronefs immatriculés dans un État membre ou exploités par une entreprise établie dans un État membre, qui se sont produits en dehors des territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent, dès lors que les enquêtes de sécurité ne sont pas conduites par un autre État;
- c) pour lesquelles un État membre est autorisé, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'État d'immatriculation, d'État de l'exploitant, d'État de conception, d'État de construction ou d'État fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'État procédant à l'enquête;
- d) dans lesquels l'État conduisant l'enquête autorise un État membre, qui s'y intéresse particulièrement parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, à désigner un expert.

2. Le présent règlement s'applique également aux 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.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux enquêtes de sécurité relatives à des accidents et des incidents graves impliquant des aéronefs affectés à des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues, sauf si l'État membre concerné en décide ainsi, conformément à l'article 5, paragraphe 4, et à la législation nationale.

*Article 4***Autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile**

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites ou supervisées, sans intervention extérieure, par une autorité nationale permanente responsable des enquêtes de sécurité dans

▼B

l'aviation civile (ci-après dénommée «autorité responsable des enquêtes de sécurité») qui est en mesure de conduire l'intégralité d'une enquête de sécurité en toute indépendance, soit de manière autonome, soit par le biais d'accords avec d'autres autorités responsables des enquêtes de sécurité.

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général, de toute autre partie ou entité dont les intérêts ou missions pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou influencer son objectivité.

3. Lorsqu'elle réalise l'enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque, et elle exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes de sécurité.

4. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse des informations relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention d'accidents, pour autant que ces activités ne compromettent pas son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

▼M3**▼B**

6. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée par son État membre des moyens nécessaires pour exercer ses responsabilités en toute indépendance et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. En particulier:

- a) le chef de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et/ou, dans le cas d'une autorité multimodale, le chef de sa branche chargée de l'aviation, dispose de l'expérience et de la compétence dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile lui permettant de remplir ses tâches conformément au présent règlement et au droit national;
- b) les enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance nécessaires;
- c) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité comprend au moins un enquêteur disponible capable d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident aérien grave;
- d) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée d'un budget qui lui permet de s'acquitter de ses missions;

▼B

- e) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dispose, directement ou au moyen de la coopération visée à l'article 6, ou par le biais d'arrangements avec d'autres autorités ou entités nationales, d'un personnel qualifié et d'installations appropriées, notamment des bureaux et des hangars permettant l'entreposage et l'examen d'aéronefs, de leurs contenus et de leurs épaves.

▼M2*Article 5***Obligation d'ouvrir une enquête**

1. Tout accident ou incident grave impliquant un aéronef auquel le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ s'applique fait l'objet d'une enquête de sécurité dans l'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.

2. Lorsqu'un aéronef auquel le règlement (UE) 2018/1139 s'applique et qui est immatriculé dans un État membre, est impliqué dans un accident ou un incident grave dont le lieu ne peut être situé avec certitude sur le territoire d'aucun État, une enquête de sécurité est conduite par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre d'immatriculation.

3. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités des enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4, en tenant compte des conséquences de l'accident ou de l'incident grave et des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

4. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité peuvent décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, conformément à la législation nationale des États membres, lorsqu'elles entendent tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.

5. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut décider, en tenant compte des leçons à tirer pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation, de ne pas ouvrir d'enquête de sécurité en cas d'accident ou d'incident grave concernant un aéronef sans équipage à bord pour lequel un certificat ou une déclaration n'est pas requis en vertu de l'article 56, paragraphes 1 et 5, du règlement (UE) 2018/1139, ou concernant un aéronef avec équipage dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 2 250 kg, et lorsque personne n'a été mortellement ou grièvement blessé.

⁽¹⁾ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

▼M2

6. Les enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4 ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

▼B

*Article 6***Coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité**

1. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité d'un État membre peut demander l'assistance des autorités responsables des enquêtes de sécurité d'autres États membres. Lorsque, à la suite d'une demande, une autorité responsable des enquêtes de sécurité accepte de fournir une assistance, celle-ci est, dans la mesure du possible, fournie gratuitement.

2. Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut déléguer la conduite d'une enquête sur un accident ou un incident grave à une autre autorité responsable des enquêtes de sécurité, sous réserve d'un accord mutuel avec celle-ci. Dans ce cas, elle facilite la procédure d'enquête menée par cette autre autorité.

*Article 7***Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile**

1. Les États membres veillent à ce que leurs autorités responsables des enquêtes de sécurité établissent entre elles un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après dénommé «le réseau»), composé des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans chacun des États membres et/ou, dans le cas d'une autorité multimodale, du chef de sa branche chargée de l'aviation, ou de leurs représentants, y compris un président choisi parmi eux pour une période de trois ans.

Le président, en étroite consultation avec les membres du réseau, élabore le programme de travail annuel du réseau, qui est conforme aux objectifs et aux mandats définis respectivement aux paragraphes 2 et 3. La Commission transmet le programme de travail au Parlement européen et au Conseil. Le président établit aussi l'ordre du jour des réunions du réseau.

2. Le réseau vise à améliorer la qualité des enquêtes conduites par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à renforcer leur indépendance. Il encourage notamment des normes élevées en matière de méthodes d'enquête et de formation des enquêteurs.

3. Pour atteindre les objectifs fixés au paragraphe 2, le réseau a notamment pour mandat de:

- 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 incidents;

▼B

- b) encourager le partage des informations utiles à l'amélioration de la sécurité aérienne et promouvoir activement une coopération structurée entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité, la Commission, l'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile;
- c) coordonner et organiser, lorsqu'il y a lieu, des «évaluations par les pairs», des activités de formation pertinentes et des programmes d'élargissement des compétences pour les enquêteurs;
- d) promouvoir les meilleures pratiques dans le domaine des enquêtes de sécurité en vue de développer une méthodologie d'investigation commune à l'Union et dresser un inventaire de ces pratiques;
- e) 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 moyens;
- f) apporter, à la demande des autorités responsables des enquêtes de sécurité, aux fins de l'application de l'article 6, une assistance appropriée, consistant notamment mais pas uniquement à fournir une liste des enquêteurs, du matériel et des moyens disponibles dans les autres États membres et susceptibles d'être utilisés par l'autorité qui mène une enquête;
- g) avoir accès aux informations figurant dans la base de données visée à l'article 18 et analyser les recommandations en matière de sécurité qu'elle contient en vue d'identifier celles qui sont importantes et pertinentes à l'échelle de l'Union.

4. La Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil des travaux du réseau. Le Parlement européen est également informé chaque fois que le Conseil ou la Commission soumet des requêtes au réseau.

5. Les membres du réseau ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucune entité qui pourraient compromettre l'indépendance des enquêtes de sécurité.

6. L'AESA est invitée, le cas échéant, en tant qu'observateur aux réunions du réseau. Le réseau peut également convier à ses réunions des observateurs provenant d'autorités responsables des enquêtes de sécurité de pays tiers, ainsi que d'autres experts compétents en la matière.

7. La Commission est étroitement associée aux travaux du réseau et reçoit le soutien nécessaire du réseau sur les aspects pertinents liés à l'élaboration de la politique et de la réglementation de l'Union relatives aux enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile et à la prévention de ces accidents. La Commission apporte au réseau le soutien nécessaire, notamment mais pas uniquement, une aide pour la préparation et l'organisation des réunions, ainsi que pour la publication d'un rapport annuel d'activités du réseau. La Commission transmet le rapport annuel au Parlement européen et au Conseil.

Article 8

Participation de l'AESA et des autorités nationales de l'aviation civile aux enquêtes de sécurité

1. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité, sous réserve de l'absence de tout conflit d'intérêts, invitent l'AESA et les autorités

▼B

nationales de l'aviation civile des États membres concernés, dans les limites de leurs compétences respectives, à désigner un représentant pour participer:

- a) en qualité de conseiller de l'enquêteur désigné, à toute enquête de sécurité menée au titre de l'article 5, paragraphes 1 et 2, sur le territoire d'un État membre ou au lieu visé à l'article 5, paragraphe 2, sous le contrôle et à la discrétion de l'enquêteur désigné;
- b) en qualité de conseiller nommé en vertu du présent règlement pour assister le(s) représentant(s) accrédité(s) des États membres, pour toute enquête de sécurité menée dans un pays tiers pour laquelle une autorité responsable des enquêtes de sécurité est invitée à désigner un représentant accrédité, conformément aux normes et pratiques recommandées au niveau international pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, sous la supervision du représentant accrédité.

2. Les participants visés au paragraphe 1 ont notamment le droit:

- a) de visiter le lieu de l'accident et d'examiner l'épave;
- b) de proposer des thèmes de questions et d'obtenir des informations auprès de témoins;
- c) de recevoir copie de tous les documents pertinents et d'obtenir les informations factuelles pertinentes;
- d) de participer au dépouillement des supports enregistrés, à l'exception des enregistreurs audio ou vidéo du poste de pilotage;
- e) de participer aux activités de l'enquête qui se déroulent hors du lieu de l'accident, telles que les examens des composants, les essais et simulations, les exposés techniques et les réunions sur l'avancement de l'enquête, sauf si celles-ci ont pour but de déterminer les causes ou de formuler des recommandations de sécurité.

3. L'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile fournissent à l'appui de l'enquête à laquelle elles participent les renseignements, les conseillers et le matériel requis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité chargée de l'enquête.

Article 9

Obligation de notifier les accidents et les incidents graves

1. Toute personne impliquée qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit le notifie 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.

▼B

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité informe sans délai la Commission, l'AESA, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les États membres et les pays tiers concernés, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, de tout accident ou incident grave dont elle a reçu notification.

*Article 10***Participation des États membres aux enquêtes de sécurité**

1. Lorsqu'un autre État membre ou pays tiers leur notifie qu'un accident ou un incident grave s'est produit, les États membres qui sont l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction informent, dès que possible, l'État membre ou le pays tiers sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit s'ils comptent désigner un représentant accrédité conformément aux normes et pratiques recommandées internationales. Si un représentant accrédité est désigné, son nom et ses coordonnées sont également indiqués, ainsi que la date d'arrivée prévue si le représentant accrédité envisage de se rendre dans le pays qui a envoyé la notification.

2. Les représentants accrédités de l'État de conception sont désignés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre sur le territoire duquel est situé l'établissement principal du titulaire du certificat de type de l'aéronef ou du groupe motopropulseur.

*Article 11***Statut des enquêteurs de sécurité**

1. Après avoir été désigné par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, et nonobstant toute enquête judiciaire, l'enquêteur désigné peut prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité.

2. Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la législation de l'Union ou dans le droit national, l'enquêteur désigné est autorisé notamment:

- a) à accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave;
- b) à assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) à avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, à leur contenu et à tout autre enregistrement pertinent, et en avoir le contrôle;
- d) à demander une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués;

▼B

- e) à demander que des examens médicaux soient effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses;
 - f) à convoquer des témoins, à procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête de sécurité;
 - g) à accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, les autorités responsables de l'aviation civile, l'AESA et les prestataires de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.
3. L'enquêteur désigné étend à ses experts et à ses conseillers ainsi qu'aux représentants accrédités, leurs experts et conseillers, les droits énumérés au paragraphe 2, dans la mesure nécessaire pour leur permettre de participer effectivement à l'enquête de sécurité. Cette mesure est sans préjudice des droits des enquêteurs et experts désignés par l'autorité responsable de l'enquête judiciaire.
4. Toute personne participant à des enquêtes de sécurité remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné ou du représentant accrédité.

*Article 12***Coordination des enquêtes**

1. Lorsqu'une enquête judiciaire est également ouverte, l'enquêteur désigné en est informé. Dans ce cas, l'enquêteur désigné assure la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord et de toute preuve matérielle. L'autorité judiciaire peut désigner en son sein un responsable pour accompagner les enregistreurs de bord ou ces preuves matérielles jusqu'au lieu de leur dépouillement ou de leur analyse. Si l'examen ou l'analyse de ces éléments risque de les modifier, de les altérer ou de les détruire, il est demandé l'accord préalable des autorités judiciaires sans préjudice du droit national. Si cet accord n'est pas obtenu conformément aux accords préalables visés au paragraphe 3 dans un délai raisonnable ne dépassant pas deux semaines après la survenance de l'accident ou l'incident, cela n'empêche pas l'enquêteur désigné de procéder à l'examen ou à l'analyse. Lorsque l'autorité judiciaire est habilitée à saisir des éléments de preuve, l'enquêteur désigné peut accéder immédiatement et sans restriction à ces éléments de preuve et les utiliser.
2. Si, au cours de l'enquête de sécurité, il apparaît ou si l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite tel qu'il est prévu par la législation nationale, notamment la législation relative aux enquêtes sur les accidents, a joué un rôle dans l'accident ou l'incident grave, l'enquêteur désigné en informe immédiatement les autorités compétentes. Sous

▼B

réserve de l'article 14, les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité sont immédiatement communiqués à ces autorités et tout matériel pertinent peut également leur être transmis à leur demande. La communication de ces renseignements et matériel est sans préjudice du droit de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de poursuivre l'enquête de sécurité en coordination avec les autorités auxquelles la direction du site a pu être transférée.

3. Les États membres veillent à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité, telles que les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage, d'autre part, coopèrent entre elles sur la base d'accords préalables.

Ces accords respectent l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité. Les accords préalables couvrent, entre autres, les points suivants:

- a) l'accès au site de l'accident;
- b) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci;
- c) les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération;
- d) l'échange d'informations;
- e) l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité;
- f) la résolution des conflits.

Les États membres communiquent ces accords à la Commission qui les transmet au président du réseau, au Parlement européen et au Conseil pour information.

Article 13

Conservation des preuves

1. L'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit est tenu de garantir le traitement sûr de tous les éléments de preuve et de prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger ces éléments de preuve et conserver en lieu sûr l'aéronef, son contenu et son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête de sécurité. La protection des preuves inclut la conservation, par des moyens photographiques ou autres, de tous les éléments de preuve qui pourraient être retirés, effacés, perdus ou détruits. La conservation en lieu sûr inclut la protection contre le dommage, l'accès par des personnes non autorisées, le vol et la détérioration.

2. Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité, nul n'est autorisé à modifier l'état du site de l'accident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit

▼B

nécessaire pour des raisons de sécurité ou pour porter secours à des blessés ou que cela se fasse avec l'autorisation expresse des autorités responsables de la direction du site et, lorsque cela est possible, en concertation avec l'autorité responsable des enquêtes de sécurité.

3. Les personnes concernées prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.

*Article 14***Protection des informations sensibles en matière de sécurité**

1. Les éléments suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité:

- a) toutes les déclarations recueillies auprès de personnes par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au cours de l'enquête de sécurité;
- b) les enregistrements révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;
- c) les renseignements recueillis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et qui revêtent un caractère sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes;
- d) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord;
- e) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant d'autres États membres ou de pays tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, si cette autorité responsable des enquêtes de sécurité le demande;
- f) les projets de rapports préliminaires ou finals ou de déclarations intermédiaires;
- g) les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions, ainsi que les enregistrements audio réalisés dans les services de contrôle de la circulation aérienne, en veillant à ce que les informations n'ayant pas de rapport direct avec l'enquête de sécurité, et notamment celles relatives à la vie privée, bénéficient d'une protection appropriée, sans préjudice du paragraphe 3.

2. Les enregistrements ci-après ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins qu'une enquête de sécurité ou que l'amélioration de la sécurité aérienne:

- a) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef;
- b) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes;

▼B

- c) les lettres de transmission de recommandations de sécurité provenant de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au destinataire desdites recommandations, si l'autorité responsable des enquêtes de sécurité émettant la recommandation le demande;
- d) les comptes rendus d'événements prévus par la directive 2003/42/CE.

Les enregistrements provenant de l'enregistreur de paramètres de vol ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité, la navigabilité ou l'entretien, sauf si ces enregistrements sont rendus anonymes et divulgués dans des conditions assorties de garanties.

3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2, l'administration de la justice ou l'autorité compétente pour se prononcer sur la divulgation des enregistrements conformément au droit national peut décider que la divulgation des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête de sécurité ultérieure. Les États membres peuvent décider de limiter les cas dans lesquels une telle décision de divulgation peut être prise, conformément aux actes juridiques de l'Union.

La communication des enregistrements visés aux paragraphes 1 et 2 à un autre État membre à des fins autres que celles d'une enquête de sécurité et en outre, en ce qui concerne le paragraphe 2, à des fins autres que celles visant à améliorer la sécurité aérienne peut être accordée dans la mesure où le droit national de l'État membre qui communique les enregistrements le permet. Les autorités de l'État membre auxquelles ont été communiqués des enregistrements ne sont autorisées à traiter ou à divulguer ceux-ci qu'après consultation de l'État membre qui les leur a communiqués et dans le respect de leur législation nationale.

4. Seules peuvent être divulguées les données strictement nécessaires aux fins visées au paragraphe 3.

Article 15

Communication des renseignements

1. Le personnel de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête, ou toute personne invitée à participer ou à contribuer à l'enquête de sécurité, est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière, y compris pour ce qui est du respect de l'anonymat des personnes impliquées dans un accident ou un incident.

2. Sans préjudice des obligations prévues aux articles 16 et 17, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête communique les renseignements qu'elle juge pertinents pour la prévention d'un accident ou d'un incident grave aux personnes responsables de la fabrication ou de l'entretien de l'aéronef ou de ses équipements, et aux personnes physiques ou morales responsables de l'exploitation de l'aéronef ou de la formation du personnel.

3. Sans préjudice des obligations prévues aux articles 16 et 17, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête et le(s) représentant(s) accrédité(s) visés à l'article 8 communiquent à

▼B

l'AESA et aux autorités nationales de l'aviation civile les informations factuelles pertinentes obtenues au cours de l'enquête de sécurité, à l'exception des informations visées à l'article 14, paragraphe 1, ou de celles causant un conflit d'intérêts. Les informations reçues par l'AESA et par les autorités nationales de l'aviation civile sont protégées en vertu de l'article 14 et des législations de l'Union et nationales applicables.

4. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête est autorisée à informer les victimes et leurs proches ou leurs associations ou à rendre publics toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête de sécurité, les éventuels rapports ou conclusions et/ou recommandations de sécurité préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.

5. Avant de rendre publiques les informations visées au paragraphe 4, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête les transmet aux victimes et à leurs proches ou à leurs associations, en veillant à ne pas porter atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité.

*Article 16***Rapport d'enquête**

1. Chaque enquête de sécurité se conclut par un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident grave. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.

2. Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident ou l'incident grave.

3. Lorsque les enquêtes de sécurité donnent lieu à des rapports avant la fin de l'enquête, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut, avant leur publication, demander aux autorités concernées, y compris à l'AESA, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires. Les intéressés sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

4. Avant la publication du rapport final, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité demande aux autorités concernées, y compris l'AESA, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation. En demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité respecte les normes et pratiques recommandées internationales.

5. Les informations visées à l'article 14 ne sont consignées dans un rapport que si elles sont utiles à l'analyse de l'accident ou de l'incident grave. Les informations ou les éléments d'informations qui ne présentent aucun intérêt pour l'analyse ne sont pas divulgués.

▼B

6. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et, si possible, dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave.

7. Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident grave, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.

8. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité transmet aussitôt que possible une copie du rapport final et des recommandations de sécurité:

- a) aux autorités responsables des enquêtes de sécurité et aux autorités chargées de l'aviation civile des États concernés, et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales;
- b) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport;
- c) à la Commission et à l'AESA, sauf si le rapport est accessible au public par voie électronique. Si tel est le cas, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité les en informe seulement en conséquence.

*Article 17***Recommandations de sécurité**

1. À tout moment de l'enquête de sécurité et après consultation appropriée des parties pertinentes, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité recommande, par lettre datée aux autorités concernées, y compris celles situées dans d'autres États membres ou des pays tiers, toute mesure préventive qu'elle juge nécessaire de prendre rapidement en vue de renforcer la sécurité aérienne.

2. Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes ou de toute autre activité menée conformément à l'article 4, paragraphe 4.

3. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident, un incident grave ou un incident.

*Article 18***Application et base de données des recommandations de sécurité**

1. Dans les 90 jours qui suivent la réception de la lettre de transmission d'une recommandation de sécurité, le destinataire en accuse réception et informe l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui a émis la recommandation des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure.

▼B

2. Dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la réponse, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait savoir au destinataire si elle considère que sa réponse est adéquate et, si elle conteste la décision de ne prendre aucune mesure, elle lui en communique les raisons.

3. Chaque autorité responsable des enquêtes de sécurité met en place des procédures permettant d'enregistrer les réponses à ses recommandations de sécurité.

4. Chaque entité destinataire d'une recommandation de sécurité, notamment les autorités responsables de la sécurité de l'aviation civile au niveau des États membres et de l'Union, met en œuvre des procédures qui permettent de contrôler l'état d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité.

5. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité consignent dans le répertoire central créé en vertu du règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE ⁽¹⁾ toutes les recommandations de sécurité émises conformément à l'article 17, paragraphes 1 et 2, ainsi que les réponses reçues. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité y consignent également les recommandations de sécurité reçues de pays tiers.

▼M1**▼B***Article 20***Informations sur les personnes et les marchandises dangereuses à bord**

1. Les compagnies aériennes de l'Union exploitant des vols à destination ou au départ de, et les compagnies aériennes de pays tiers exploitant des vols au départ d'un aéroport situé sur les territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent mettent en œuvre des procédures permettant de produire:

- a) le plus rapidement possible, et au plus tard dans les deux heures qui suivent l'annonce d'un accident d'aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord; et
- b) immédiatement après l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste des marchandises dangereuses à bord.

2. Les listes visées au paragraphe 1 sont mises à la disposition de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, de l'autorité désignée par chaque État membre pour prendre contact avec les proches des personnes à bord et, si nécessaire, des équipes médicales qui pourraient avoir besoin de ces renseignements pour le traitement des victimes.

3. Afin de permettre une information rapide des proches des passagers sur la présence de leurs proches à bord de l'aéronef accidenté, les compagnies aériennes proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et

⁽¹⁾ JO L 294 du 13.11.2007, p. 3.

▼B

les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident. Ces informations ne peuvent être utilisées par les compagnies aériennes que dans le cas d'un accident; elles ne sont pas communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales.

4. Le nom d'une personne à bord n'est pas rendu public avant que les proches de cette personne aient été informés par les autorités compétentes. La liste visée au paragraphe 1, point a), reste confidentielle, conformément aux actes juridiques de l'Union et au droit national, et, sous réserve de ces dispositions, les noms des personnes figurant sur cette liste ne sont rendus publics qu'à la condition que les proches des personnes à bord ne s'y opposent pas.

*Article 21***Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches**

1. Afin de veiller à réagir de façon plus complète et plus harmonisée aux accidents à l'échelle de l'Union, chaque État membre met en place à l'échelon national un plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile. Ce plan d'urgence couvre également l'assistance aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches.

2. Les États membres veillent à ce que toutes les compagnies aériennes établies sur leur territoire disposent d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Ces plans doivent prendre particulièrement en compte le soutien psychologique aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches et permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur. Les États membres audient les plans d'aide des compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire. Les États membres encouragent les compagnies aériennes de pays tiers qui exploitent des vols dans l'Union à disposer également d'un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches.

3. Quand un accident se produit, l'État membre qui est en charge de l'enquête, l'État d'enregistrement de la compagnie aérienne dont l'aéronef est impliqué dans l'accident, ou l'État membre qui comporte un nombre important de ses ressortissants à bord de l'aéronef impliqué dans l'accident, veille à désigner une personne de référence qui sera le point de contact et d'information des victimes et de leurs proches.

4. L'État membre ou un pays tiers qui, du fait qu'il compte des ressortissants parmi les morts ou les blessés graves, s'intéresse particulièrement à un accident qui s'est produit sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, peut désigner un expert qui a le droit:

- a) de visiter le lieu de l'accident;
- b) d'accéder aux informations factuelles pertinentes dont la publication a été approuvée par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge et aux renseignements sur l'évolution de l'enquête;
- c) de recevoir une copie du rapport final.

▼B

5. Sous réserve des dispositions légales en vigueur, un expert désigné conformément au paragraphe 4 peut aider à l'identification des victimes et assister aux entretiens avec les survivants qui sont ressortissants de son État.

6. Conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ⁽¹⁾, les transporteurs aériens de pays tiers doivent aussi satisfaire aux obligations d'assurance énoncées dans ledit règlement.

*Article 22***Accès aux documents et protection des données à caractère personnel**

1. Le présent règlement s'applique sans préjudice du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ⁽²⁾.

2. Le présent règlement s'applique conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽³⁾ et au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ⁽⁴⁾.

*Article 23***Sanctions**

Les États membres fixent les règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation du présent règlement. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 24***Modification du règlement**

Le présent règlement fait l'objet d'un examen au plus tard le 3 décembre 2014. Si la Commission estime que le présent règlement doit être modifié, elle demandera au réseau de donner un avis préalable, qui sera également transmis au Parlement européen, au Conseil, aux États membres et à l'AESA.

*Article 25***Abrogations**

La directive 94/56/CE est abrogée.

⁽¹⁾ JO L 138 du 30.4.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

⁽³⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

⁽⁴⁾ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

▼B*Article 26***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour qui suit celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.



ANNEXE

Liste d'exemples d'incidents graves

Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif pour la définition de l'expression «incident grave».

- Quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et au cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation à l'exclusion des opérations hélicoptères autorisées ou sur une piste non attribuée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation à l'exclusion des opérations hélicoptères autorisées ou sur une piste non attribuée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation à l'exclusion des opérations hélicoptères autorisées ou sur une piste non attribuée.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
- Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.
- Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence.
- Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A conformément au manuel sur la prévention des incursions sur pistes (Doc. 9870 de l'OACI), qui contient des informations sur les classifications selon la gravité.
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres événements qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- Panne de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

Partie législative consolidée

du Code des transports



PREMIERE PARTIE DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VI – SURETE ET SECURITE DU TRANSPORT

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

Chapitre Ier – Les conditions de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité

Section 1 – Définitions

Article L1621-1

Modifié par Ordonnance n°2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

Au sens du présent titre :

1° Le transport terrestre comprend le transport ferroviaire ou guidé défini à l'article L. 2000-1, le transport routier et le transport fluvial ;

2° Les accidents ou incidents de transport terrestre s'entendent de ceux où l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre ou d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accord conclus avec elle, et pour lequel une coopération entre organismes d'enquête est convenue ;

3° Par « événement de mer », on entend tout accident de mer et incident de mer tels que définis par le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents), adopté à Londres le 16 mai 2008 ;

4° Les événements de mer pouvant donner lieu à une enquête technique, conduite dans le respect du code mentionné au 3° sont :

a) Ceux affectant les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent ainsi que les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française ;

b) Ceux, où qu'ils se soient produit, qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Section 2 – La procédure

Article L1621-2

Modifié par Ordonnance n°2019-397 du 30 avril 2019 - art. 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.

Tout accident grave survenu sur le système ferroviaire fait l'objet d'une enquête technique. Pour l'application du présent alinéa, on entend par " accident grave " toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité ; on entend par " dommages importants " des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins deux millions d'euros.

Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d'une enquête de sécurité dans les conditions prévues par les articles 11, 12 et 13 du 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, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement.

Article L1621-3

Modifié par Ordonnance n°2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

L'enquête technique et l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 ont pour seul objet l'amélioration de la sécurité et la prévention de futurs événements de mer, accidents ou incidents de transport terrestre ou d'aviation civile sans détermination des fautes ou des responsabilités.

Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, elles consistent 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.

NOTA : Conformément aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 16 juin 2019.

Article L1621-4

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

Un rapport d'enquête technique ou d'enquête de sécurité est établi par l'organisme permanent ou par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité mentionnés à l'article L. 1621-6 qui le rendent public, au terme de l'enquête, sous une forme appropriée. Ce rapport n'indique pas les noms 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 peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel concernant les éléments de cette consultation.

Section 3 – Les pouvoirs d’investigation

Article L1621-6

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

L’enquête technique et l’enquête de sécurité mentionnées à l’article L. 1621-2 sont effectuées respectivement par un organisme permanent spécialisé et par l’autorité responsable des enquêtes de sécurité ou sous leur 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 de sécurité les membres de l’autorité responsable des enquêtes de sécurité. Toutefois des enquêteurs de première information peuvent être agréés pour effectuer, sous le contrôle et l’autorité de l’autorité responsable des enquêtes de sécurité, les opérations d’enquête prévues au présent titre.

Article L1621-7

Modifié par Ordonnance n°2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Dans le cadre de l’enquête technique ou de l’enquête de sécurité, 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.

Pour les accidents ou incidents ferroviaires, l’indépendance de l’organisme d’enquête s’entend en particulier de tout gestionnaire de l’infrastructure, de toute entreprise ferroviaire et de tout organisme d’évaluation de la conformité. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l’Établissement public de sécurité ferroviaire, de l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer et de l’Autorité de régulation des transports.

NOTA : Conformément aux dispositions de l’article 7 de l’ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 16 juin 2019.

Article L1621-8

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

Un décret en Conseil d’Etat fixe les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques des enquêteurs de sécurité 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.

Article L1621-10

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

Les enquêteurs techniques les enquêteurs de sécurité 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.

Article L1621-11

Modifié par Ordonnance n°2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I.- Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer 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.

II.- Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

NOTA : Conformément aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 16 juin 2019.

Article L1621-12

Modifié par Ordonnance n°2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I.- Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer 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.

II.- Pour les accidents ou incidents de transport terrestre ou d'aviation civile et les événements de mer les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques ou par les enquêteurs de sécurité 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.

Si une enquête judiciaire est menée, le procureur de la République ou le juge d'instruction saisi de l'éventualité de cette restitution est préalablement avisé.

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.

III.- Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

NOTA : Conformément aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 16 juin 2019.

Article L1621-13

Modifié par Ordonnance n°2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I.- Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer 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.

II.- Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

NOTA : Conformément aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 16 juin 2019.

Article L1621-14

Modifié par Ordonnance n°2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I.- Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer 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. Les enquêteurs peuvent organiser ces rencontres en

l'absence de toute personne qui pourrait avoir intérêt à entraver l'enquête de sécurité. Les témoignages, informations et documents recueillis ne peuvent être utilisés par les enquêteurs techniques à d'autres fins que l'enquête technique elle-même, à moins qu'un intérêt public supérieur ne justifie leur divulgation.

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 I du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

II.- Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

NOTA : Conformément aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 16 juin 2019.

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

Article L1621-16

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

Les personnels de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, 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.

Article L1621-17

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

I. — Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1621-16, le responsable de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, 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 ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité 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 ou de l'enquête de sécurité et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

Article L1621-18

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.

Article L1621-19

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

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

Article L1621-20

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

Au cours de leurs enquêtes, l'organisme permanent ou l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent émettre des recommandations de sécurité s'ils estiment que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou incident.

Chapitre II – Sanction relatives à l'enquête technique ou à l'enquête de sécurité

Article L1622-1

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques et des enquêteurs de sécurité 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.

Article L1622-2

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 de sécurité relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile

Article L6222-1

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 2

Fait l'objet d'une enquête de sécurité tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef qui n'est pas affecté à des opérations militaires, douanières ou policières ou qui n'est pas visé à l'annexe II du 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.

Article L6222-2

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 2

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, 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.

Article L6222-3

Modifié par Ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015 - art. 3 (V)

Les dispositions du livre III du code des relations entre le public et l'administration ne s'appliquent ni aux documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête de sécurité, ni aux comptes rendus d'accidents ou d'incidents d'aviation civile, ni aux documents s'y rapportant.

TITRE III – Sanctions administratives et pénales

Chapitre II – Dispositions pénales

Section 5 – Enquêtes de sécurité relatives aux incidents et aux accidents d’aviation civile

Article L6232-10

Modifié par Ordonnance n°2012-872 du 12 juillet 2012 - art. 2

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 grave définis à l’article 2 du 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 survenus à un aéronef visé à l’article L. 6222-1, de ne pas en rendre compte.

Article L6232-11

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

Partie réglementaire consolidée

du Code des transports



PREMIERE PARTIE DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VI – SURETE ET SECURITE DU TRANSPORT

TITRE II – DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES À L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ APRÈS UN ACCIDENT OU À UN INCIDENT DE TRANSPORT

Chapitre 1er – Les conditions de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité

Section 1 – Organisation et fonctionnement des bureaux d'enquêtes

Article R1621-1

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Les organismes permanents spécialisés et l'autorité chargés, en application des dispositions de l'article L. 1621-6, de procéder aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité relatives aux événements de mer, aux accidents ou incidents de transport terrestre et aux accidents ou incidents d'aviation civile sont des services à compétence nationale dénommés " bureau d'enquêtes sur les événements de mer " (BEA mer), " bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre " (BEA-TT) et " bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile " (BEA de l'aviation civile).

Article R1621-2

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes dirige l'action de celui-ci. Il a autorité sur les personnels.

Il est l'ordonnateur secondaire des recettes et des dépenses du service. Il peut déléguer sa signature aux fonctionnaires et agents relevant de son autorité.

Article R1621-3

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes fixe le champ d'investigation et les méthodes des enquêtes techniques ou de sécurité au regard des objectifs fixés par les articles L. 1621-2 à L. 1621-4. Il désigne les enquêteurs techniques ou de sécurité chargés d'en assurer l'organisation, la conduite et le contrôle.

Article R1621-4

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Le directeur du BEA de l'aviation civile organise la participation française aux enquêtes de sécurité 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 le 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. Dans les mêmes conditions, les représentants des États concernés par un accident ou un incident peuvent participer à l'enquête de sécurité sous le contrôle du BEA.

Article R1621-5

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Le BEA-TT et le BEA de l'aviation civile sont placés auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le BEA mer est placé auprès de l'inspecteur général des affaires maritimes.

Article R1621-6

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

1° Le directeur du BEA-TT et celui du BEA de l'aviation civile sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports et celui du BEA mer par arrêté du ministre chargé de la mer, sur la proposition :

- a) Du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable formulée après avis du bureau de ce conseil, pour le BEA-TT et le BEA de l'aviation civile ;
- b) De l'inspecteur général des affaires maritimes pour le BEA mer.

2° Les directeurs sont choisis parmi les agents de l'État de catégorie A ayant au moins vingt ans d'expérience professionnelle :

- a) Pour le BEA-TT dans les domaines liés aux transports et à leurs infrastructures ;
- b) Pour le BEA mer dans le domaine des activités et de la sécurité maritimes.

3° Pour le BEA de l'aviation civile, il est choisi parmi les fonctionnaires de l'État de catégorie A disposant de l'expérience et de la compétence leur permettant de remplir leurs tâches conformément aux règles en vigueur dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

4° Le directeur de chaque bureau d'enquêtes est nommé pour une durée de cinq ans.

La nomination du directeur d'un bureau d'enquête vaut commissionnement de ce dernier en qualité d'enquêteur technique ou d'enquêteur de sécurité.

Article R1621-7

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Outre le directeur, le BEA-TT, le BEA mer et le BEA de l'aviation civile comprennent un secrétaire général.

Le BEA-TT et le BEA mer comprennent également des enquêteurs techniques, désignés parmi les agents de l'État de catégorie A ou de niveau équivalent.

Le BEA de l'aviation civile comprend des enquêteurs de sécurité. Ceux-ci sont désignés par le directeur du BEA parmi les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile et les autres agents de l'Etat de catégorie A ou de niveau équivalent.

La désignation des enquêteurs vaut commissionnement de ces derniers.

Le directeur du BEA de l'aviation civile agréé les enquêteurs de première information mentionnés à l'article L. 1621-6 parmi les agents de l'État en fonction à la direction générale de l'aviation civile ou parmi les personnes attestant d'une expérience professionnelle d'au moins dix ans dans le domaine de la sécurité aérienne. Ces agents et ces personnes suivent un stage de formation organisé par le BEA préalablement à leur agrément. Ce dernier peut leur être retiré par le directeur, après qu'ils ont été en mesure de présenter leurs observations, en cas de manquement à leurs obligations déontologiques ou de faute dans l'exercice de leur fonction.

Article R1621-8

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Le BEA-TT, le BEA mer et le BEA de l'aviation civile peuvent faire appel à des experts, éventuellement étrangers, qui sont soumis au secret professionnel dans les mêmes conditions que leurs agents.

Article R1621-9

Modifié par Décret n°2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Les destinataires de recommandations de sécurité émises à l'occasion d'une enquête technique font connaître au directeur du bureau d'enquêtes, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après leur réception, sauf autre délai expressément fixé dans les recommandations, les suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, le délai nécessaire à leur mise en œuvre.

Pour les accidents et incidents d'aviation civile, les destinataires des recommandations de sécurité se conforment à la procédure définie à l'article 18 du 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.

Article R1621-10

Créé par Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Les rapports d'enquête établis dans les conditions prévues par l'article L. 1621-4, ainsi que les études et les statistiques, sont publics. Ils sont mis à la disposition du public par tout moyen.

SIXIÈME PARTIE – AVIATION CIVILE

LIVRE VI – ENQUETE DE SECURITE RELATIVE AUX ACCIDENTS OU INCIDENTS

TITRE I^{ER} – DISPOSITIONS GENERALES

Article R6132-1

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens transportés, le procureur de la République compétent est tenu informé.

Section 2 – Épaves

La présente section ne comporte pas de dispositions réglementaires.

Section 3 – Disparition

Article R6132-2

L'autorité administrative prévue à l'article L. 6132-3 est le ministre chargé de l'aviation civile.

Livre II - LA CIRCULATION AÉRIENNE (Articles D6200-1 à R6232-24)

Titre II - POLICE DE CIRCULATION DES AÉRONEFS (Articles R6221-1 à R6225-7)

Chapitre II - Enquêtes de sécurité relatives à un accident ou à un incident de l'aviation civile (Articles R6222-1 à R6222-10)

Article R6222-1

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Les dispositions de ce chapitre complètent les dispositions des articles R. 1621-1 à R. 1621-10, des conventions internationales auxquelles la France est partie, notamment l'annexe 13 de la convention OACI, et du 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 qui définissent l'organisation et le fonctionnement des bureaux d'enquête.

Article R6222-2

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Le BEA de l'aviation civile comporte notamment un secrétariat général et une unité chargée de la communication.

L'organisation particulière est déterminée par son directeur.

Les agents de l'État sont affectés au BEA de l'aviation civile sur proposition de son directeur.

Article R6222-3

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Le directeur du BEA de l'aviation civile peut déléguer la conduite de toute ou partie d'une enquête de sécurité à un État étranger dans les conditions prévues par les conventions internationales auxquelles la France est partie et par le règlement (UE) n° 996/2010 du

Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010.

Il peut accepter la délégation par un État étranger de la conduite de toute ou partie d'une enquête de sécurité dans les conditions définies par ces mêmes conventions et règlement.

Il organise la participation française aux organisations ou associations internationales relatives aux enquêtes de sécurité aérienne instituées par les conventions internationales auxquelles la France est partie ou par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010

Article R6222-4

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

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 R6222-5

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Sur proposition du directeur du BEA de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des incidents et des accidents qui doivent être portés à la connaissance du service. Cette liste comprend au moins les incidents graves figurant à titre d'exemples dans l'annexe au règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010.

Article R6222-6

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Tout exploitant qui a en France son siège ou son principal établissement et qui exploite un aéronef ou, à défaut, le pilote commandant de bord de cet aéronef ou, dans le cas où celui-ci n'est pas en mesure de notifier l'événement, tout autre membre de l'équipage venant après lui dans la chaîne de commandement, informe sans retard le BEA de l'aviation civile de tout accident ou incident d'aviation civile survenu à cet aéronef figurant dans la liste prévue à l'article R. 6222-5.

Article R6222-7

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Tout prestataire de services civils de navigation aérienne au sens du 4 de l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, qui fournit des services dans l'espace aérien français, qui constate qu'un accident ou un incident d'aviation civile figurant dans la liste prévue à l'article R. 6222-5 est survenu, qui en est informé ou qui est impliqué dans sa survenance, en informe sans retard le BEA de l'aviation civile. Les modalités de cette information sont fixées par l'accord préalable prévu au 3 de l'article 12 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010.

Article R6222-8

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

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 l'aviation civile de tout accident ou de tout incident figurant dans la liste prévue à l'article R. 6222-5 et qui est 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.

Article R6222-9

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Les recommandations prévues par l'article R. 1621-9 sont communicables dans les conditions prévues au livre III du code des relations entre le public et l'administration.

Article R6222-10

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Le ministre rend accessible sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile les mesures correctrices qu'il met en œuvre à la suite des recommandations de sécurité émises par le BEA de l'aviation civile y compris la justification de tout écart à ces recommandations. L'identité des personnes physiques n'est pas divulguée.

Titre III : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PÉNALES

Chapitre II : Sanctions pénales

Section 4 : Enquêtes de sécurité relative aux accidents et incidents d'aviation civile

Article R6232-7

Création Décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023 - art.

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de deuxième classe le fait pour une personne ayant découvert une épave ou un élément d'aéronef de ne pas faire la déclaration prescrite à l'article R. 6222-4.

Article A1

du Code de procédure pénale



CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

PARTIE ARRÊTÉS

LIVRE Ier : DE L'EXERCICE DE L'ACTION PUBLIQUE ET DE L'INSTRUCTION

TITRE Ier : DES AUTORITÉS CHARGÉES DE L'ACTION PUBLIQUE ET DE L'INSTRUCTION

Article A1

Modifié par Décret n°2019-1360 du 13 décembre 2019 - art. 19I.-Les autorités ou organismes que le procureur de la République ou le juge d'instruction selon le cas peut, conformément aux dispositions de [l'article 11-1](#), autoriser à se faire délivrer une copie des pièces d'une procédure judiciaire en cours sont :

1° Le directeur de l'organisme ou de l'établissement ou du service gérant un régime obligatoire de sécurité sociale, aux fins de mettre en oeuvre l'action récursoire des organismes de sécurité sociale contre les tiers responsables d'accidents corporels de la circulation routière ;

2° Le directeur de l'association pour la gestion des informations sur le risque automobile (AGIRA), aux fins d'indemniser, par l'intermédiaire du service Trans PV, les victimes d'accidents corporels et le cas échéant, matériels de la circulation routière ;

2° bis Le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions, aux fins d'indemniser les victimes d'actes de terrorisme ;

3° Le chef de la mission des transports des matières dangereuses, pour l'élaboration des rapports annuels relevant de sa compétence et le contrôle des obligations de déclaration d'accident ;

4° Le directeur de l'Université Gustave Eiffel, pour la réalisation d'enquêtes concernant des accidents ou des types d'accidents déterminés ;

5° Le directeur du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, pour l'élaboration des rapports concernant les accidents et incidents relevant de sa compétence permettant notamment d'établir des recommandations de sécurité ;

6° Le délégué général du Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques, pour la réalisation d'enquêtes concernant des accidents ou des types d'accidents déterminés ;

7° Les préfets de département pour la réalisation d'enquêtes techniques concernant des accidents et pour l'exercice des missions des observatoires départementaux de la sécurité routière ;

8° Les directeurs des directions interdépartementales des routes et les sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art routiers par concession de l'Etat pour la réalisation de diagnostics de sécurité sur leurs réseaux, en application de [l'article L. 118-6](#) du code de la voirie routière ;

9° Le délégué général de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage, pour la réalisation d'un rapport annuel sur les accidents mortels ;

10° Le chef de l'inspection de la défense et de la sécurité civiles du ministère de l'intérieur, pour la réalisation d'enquêtes techniques destinées à prévenir des accidents mettant en cause des sapeurs-pompiers civils ou militaires ;

11° Le directeur général de l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé, ainsi que les directeurs généraux des agences régionales de santé pour la réalisation de recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, permettant d'adopter, à des fins de protection de la santé publique, toute mesure utile, notamment les mesures de police sanitaires nécessaires, destinée à prévenir des accidents ou incidents mettant en cause un produit ou une activité relevant de leur compétence ;

12° Le délégué à la sécurité et à la circulation routières pour la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de sécurité routière, en application de [l'article 3 du décret n° 75-360 du 15 mai 1975](#) relatif au comité interministériel de la sécurité routière ;

13° Le secrétaire général de l'observatoire interministériel de la sécurité routière pour la réalisation de ses missions prévues par [l'article 2 bis du décret n° 75-360 du 15 mai 1975](#) relatif au comité interministériel de la sécurité routière ;

14° Le directeur du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, le directeur du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques et les directeurs des centres d'études techniques de l'équipement pour la réalisation de diagnostics de sécurité et d'études de sécurité ;

15° Les préfets de région pour l'exercice des missions des observatoires régionaux de la sécurité routière ;

16° Les présidents des conseils départementaux pour la réalisation des diagnostics de sécurité de leurs réseaux, en application de [l'article L. 131-3](#) du code de la voirie routière et de [l'article L. 3221-4](#) du code général des collectivités territoriales ;

17° Les maires des communes soumises à l'obligation d'élaborer des plans de déplacements urbains et les présidents des autorités organisatrices des transports urbains compétents pour l'exercice des missions des observatoires de l'accidentalité prévus au titre de ces plans, en application de [l'article L. 1214-3](#) du code des transports et de [l'article 28](#) de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

II.-L'autorisation accordée par le procureur de la République peut être délivrée sans limitation de temps sous réserve de la possibilité d'y mettre fin à tout moment, ou pendant une période de temps déterminée, pour des catégories de procédures concernant des infractions dont elle précise la nature.

III.-Le procureur de la République ou le juge d'instruction peut autoriser la transmission d'une copie des pièces de procédure sous réserve que les données nominatives qui y figurent aient été occultées.

IV.-La copie des pièces de procédure est délivrée selon les cas par les services ou unités de police judiciaire, par les services de la juridiction ou, sauf opposition figurant dans l'autorisation, par un des organismes ou autorités visés au I ayant déjà obtenu copie de ces pièces.

V.-Les dispositions ci-dessus sont applicables sans préjudice de la possibilité pour le procureur de la République ou le juge d'instruction d'autoriser des organismes ou autorités à se faire délivrer les pièces d'une procédure judiciaire en cours sur le fondement de dispositions particulières ; ces autorités et organismes sont :

1° En application des articles L. 1621-13 à L. 1621-15 du code des transports :

Le directeur du bureau d'enquêtes techniques et administratives après accidents (BEA mer).

Le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT).

Le directeur du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA de l'aviation civile).

2° En application de l'article L. 501-14 du code de l'environnement :

Le directeur du bureau d'enquêtes et d'analyses sur les risques industriels (BEA-RI).

3° En application des articles L. 3125-1, L. 3125-2 et R. 3125-1 du code de la défense :

Le directeur du bureau enquêtes accidents défense mer (BEAD-mer) ;

Le directeur du bureau enquêtes accidents défense transport terrestre (BEAD-TT) ;

Le directeur du bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'Etat (BEA-É).

Arrêté du 4 avril 2003

fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés
à la connaissance du BEA



Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

NOR: EQU0300556A

ELI:

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2003/4/4/EQU030055>

6A/jo/texte JORF n°92 du 18 avril 2003 page 6912 texte n° 28

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 94/56/ du CE du Conseil du 21 novembre 1994 le règlement européen n° 996 du 20 Octobre 2010, notamment l'article 5(4), établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile ;

Vu le code des transports, notamment les articles L. 1621-3 et R. 6222-5 ;

Sur la proposition du directeur du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile, Arrête :

Article 1

Les incidents d'aviation civile, qui doivent être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile conformément à l'article R. 6222-5 du code des transports, sont mentionnés dans l'annexe 1 au présent arrêté lorsqu'ils concernent un aéronef équipé d'un ou de plusieurs turbomoteurs ou un aéronef inscrit sur la liste de flotte d'un exploitant titulaire d'un certificat de transporteur aérien.

Article 2

Les incidents d'aviation civile concernant les aéronefs autres que ceux visés à l'article 1er ci-dessus, qui doivent être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile conformément à l'article R. 6222-5 du code des transports, sont mentionnés dans l'annexe 2 au présent arrêté.

Article 3

Sans préjudice des dispositions des articles 1^{er} et 2 ci-dessus, les personnes mentionnées aux articles R. 6222-6, R. 6222-7 et R. 6222-8 du code des transports peuvent porter à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile tout autre événement si elles le jugent utile pour l'amélioration de la sécurité.

Article 4

Le présent arrêté et ses annexes seront publiés au Journal officiel de la République française.

Annexes

ANNEXE 1

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF À TURBOMOTEUR OU UN AÉRONEF INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

A. - Opérations en vol

1. Exploitation de l'aéronef :

a) Collisions, risques de collision :

- collision non classée comme un accident ou quasi-collision de l'aéronef avec un autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout autre obstacle fixe ou mobile ;
- manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une telle collision ;

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment :

- atterrissage forcé ou de précaution ;
- prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste ;
- sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage : décollage ou décollage interrompu, atterrissage ou tentative d'atterrissage ;
- incursion sur piste ;

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage, de la remise des gaz ou de la montée initiale ;

d) Incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale de carburant dit utilisable ;

e) Perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause ;

f) Écart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause ;

g) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche) ou alerte de survitesse, sauf lorsque ce dispositif a été actionné à des fins de formation ou d'essai ou lorsque l'équipage de conduite a établi avec certitude que l'indication était fausse et que celle-ci n'a pas entraîné de difficulté ou de risque ;

h) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.

2. Situations d'urgence :

Situation conduisant à l'utilisation de tout équipement d'urgence ou à l'application des procédures prescrites en cas de situation d'urgence, par exemple quantité de carburant dangereusement faible. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

3. Turbulence de sillage ou phénomène météorologique, par exemple foudroiement, cisaillement de vent ou givre, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci.

B. - Éléments techniques de l'aéronef

1. Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.
2. Anomalie de commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, etc.

C. - Entretien et réparations de l'aéronef

Dommages ou détérioration (par exemple : rupture, corrosion, etc.), quelle qu'en soit la cause, constatés au cours d'une opération d'entretien et occasionnés à :

- la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs), lorsque ces dommages ou cette détérioration dépassent les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessitent la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
- la structure secondaire, lorsque ces dommages ou cette détérioration ont mis ou auraient pu mettre en danger l'aéronef.

D. - Services de la navigation aérienne, aérodromes, installations et services au sol

1. Transmission, réception ou interprétation incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
2. Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
3. Écart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui.
4. Chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.
5. Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc.

ANNEXE 2

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF QUI N'EST PAS INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET QUI N'EST PAS ÉQUIPÉ D'UN TURBOMOTEUR

Une quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.

Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.

Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir d'une telle piste avec une très faible marge par rapport aux obstacles.

Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.

Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.

Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.

Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moteur qui n'est pas classée comme un accident.

Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.

Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.

Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.

Des incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef. Toute perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.

Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.

Accord BEA / Justice

sur les enquêtes de sécurité aérienne





Ministère
de l'Écologie, du Développement
durable et de l'Énergie,

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

ACCORD PREALABLE RELATIF AUX ENQUETES DE SECURITE AERIENNE

PREAMBULE

L'article 12-3 du règlement 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 prévoit que l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité telles que les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage, d'autre part, coopèrent entre elles sur la base d'accords préalables.

Cet accord respecte les principes ayant conduit à l'adoption du règlement n° 996/2010 à savoir :

- indépendance de l'enquête de sécurité
- libre accès de l'autorité chargée des enquêtes de sécurité à tous les éléments nécessaires à son enquête
- préservation des éléments de preuve
- respect des objectifs et de l'indépendance de l'enquête judiciaire
- recherche du juste équilibre entre la prévention de futurs accidents et la bonne administration de la justice afin de garantir l'intérêt public général

Reg R5

ARTICLE 1 : OBJET DU PRESENT ACCORD PREALABLE

L'objet du présent accord préalable est de préciser les relations entre l'autorité chargée des enquêtes de sécurité et l'autorité judiciaire à l'occasion d'accidents ou d'incident graves entrant dans le champ du règlement n° 996/2010.

Cet accord traite des sujets suivants :

- l'accès au site de l'accident,
- la conservation des preuves et l'accès à celles-ci,
- les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération,
- l'échange d'informations,
- l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité,
- la résolution des conflits.

Il sert de cadre à l'établissement de protocoles particuliers qui pourront être passés entre le directeur du BEA et le magistrat concerné au cours des deux enquêtes et qui s'avèreront nécessaires à leur coordination et à la répartition des responsabilités et des coûts pour les opérations d'intérêt commun.

ARTICLE 2 : LES PARTIES A L'ACCORD PREALABLE

L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est représentée par Monsieur Rémi JOUTY, Directeur du Bureau d'Enquêtes et d'Analyse (B.E.A.) pour la sécurité de l'aviation civile. Il a autorité sur tous les membres du B.E.A. et sur les Enquêteurs de Première Information (E.P.I.) qui agissent pour le compte du B.E.A.

Le BEA est l'autorité nationale responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile au sens de l'article 4 du règlement n°996/2010. Il est fonctionnellement indépendant des autorités aéronautiques responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général, de toute autre partie ou entité dont les intérêts ou missions pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui est confiée ou influencer son objectivité. Il ne sollicite ni n'accepte d'instruction de quiconque et exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes de sécurité.

Dans le présent accord, l'« enquêteur désigné » doit s'entendre comme désigné par le BEA.

L'autorité judiciaire est représentée par Monsieur Robert GELLI, Directeur des Affaires Criminelles et des Grâces (D.A.C.G.). La DACG exerce en effet les attributions du ministère de la justice en matière pénale. A ce titre, elle prépare les instructions générales de politique pénale, évalue leur application et suit leur mise en œuvre par les parquets généraux et les parquets. Il convient de préciser à cet égard que les termes de cet accord feront l'objet de directives adressées par voie de circulaire aux parquets généraux et aux parquets.

Ces directives ne s'imposent pas aux magistrats du siège, et notamment aux magistrats instructeurs ; ces derniers sont néanmoins tenus de respecter les normes européennes, directement applicables sur notre territoire. Les termes du règlement européen susvisé, déclinés dans le présent accord, ont donc vocation à s'appliquer directement tant aux enquêtes de flagrance, qu'aux enquêtes préliminaires et aux informations judiciaires.

L'autorité judiciaire s'exerce sur les services d'enquête judiciaire qui travaillent sous l'autorité des magistrats du parquet ou des magistrats instructeurs et sont donc tenus de se conformer à leurs instructions. La légalité des actes effectués par les officiers de police judiciaire est soumise à l'unique contrôle de l'autorité judiciaire.

TITRE I : L'ECHANGE D'INFORMATIONS

ARTICLE 3 : EVENEMENT DONNANT LIEU A INFORMATION

Les parties conviennent de s'informer mutuellement de tout **accident** tel que défini à l'article 2 du règlement :

« **accident** » : un 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 équipage, 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 pneumatiques, 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 du rotor principal, aux pales du rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou

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

Dans le cas d'**incidents graves**, l'autorité judiciaire avise systématiquement l'autorité responsable des enquêtes de sécurité. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité avise l'autorité judiciaire lors d'incidents graves susceptibles de constituer une infraction.

« **incident grave** » : un 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, 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.

ARTICLE 4 : INFORMATION MUTUELLE ET SAISINE JUDICIAIRE

Article 4.1 : Notification d'un accident ou incident grave

Transmission de l'information par le B.E.A :

Le BEA avise ou fait aviser le parquet territorialement compétent par l'intermédiaire de la permanence de la Gendarmerie des Transports Aériens.

Reg RO

Transmission de l'information par l'autorité judiciaire :

L'autorité judiciaire avise ou fait aviser le BEA par l'intermédiaire de sa permanence.

Article 4.2 : Décision d'action publique

L'enquête judiciaire et l'enquête de sécurité sont indépendantes. En conséquence, une fois informée de la survenance d'un accident ou d'un incident grave, le procureur de la République décide de l'opportunité d'ouvrir une enquête judiciaire. Il est libre de prendre sa décision sans qu'aucun délai particulier ne puisse lui être imposé et peut revenir sur cette décision à tout moment.

Article 4.3 : Avis d'ouverture d'enquête judiciaire (article 12-1 du règlement)

Dans le cas où elle décide de faire procéder à une enquête judiciaire, le procureur de la République en avise ou en fait aviser le BEA par l'intermédiaire de sa permanence.

Cet avis précise :

- le cadre de l'enquête (enquête de flagrance ou préliminaire, ou information judiciaire),
- la juridiction saisie de la procédure,
- le nom du magistrat saisi du dossier et ses coordonnées,
- une adresse courriel structurelle à laquelle l'information prévue à l'article 13 du présent accord sera communiquée,
- le service d'enquête saisi.

TITRE II : LE DEROULEMENT DES ENQUETES

Les développements de cette partie supposent qu'il y ait concomitance entre une enquête judiciaire et une enquête de sécurité.

ARTICLE 5 : CONSTATATIONS

L'enquête de sécurité et l'enquête judiciaire reposent chacune sur la réalisation de constatations.

Par constatations initiales, on entend toutes les opérations ayant pour but la collecte d'éléments en rapport avec les faits sur le lieu de l'accident ou de l'incident grave.

Article 5.1 : Qualité des constatations effectuées

Les constatations réalisées dans le cadre de l'enquête de sécurité doivent l'être de façon à permettre leur exploitation dans le cadre de l'enquête judiciaire. De même, l'enquête de sécurité doit pouvoir utiliser les constatations réalisées dans le cadre de l'enquête judiciaire.

En conséquence, il est convenu que les constatations nécessitent à minima :

- des personnels spécialement formés

- des procédures conduites selon des modalités garantissant des constatations de qualité et répondant aux objectifs respectifs de l'autorité judiciaire et du BEA
- des matériels adaptés aux opérations à réaliser

Elles doivent ainsi permettre d'assurer aux indices prélevés (article 12-1 du règlement) :

- leur conservation, c'est à dire la prévention de tout risque de déperissement, la garantie de l'intégrité de l'indice.
- leur traçabilité, c'est à dire la capacité à décrire la localisation de l'objet dans le temps depuis le moment de son prélèvement et de rendre compte des transformations qu'il a subies suite aux analyses et examens réalisés.

Ces objectifs ont conduit les autorités signataires du présent accord à recommander, en cas d'indices matériels communs, leur placement sous scellés. (Voir infra)

Article 5.2 : Accès au site de l'accident

Les enquêteurs de sécurité accèdent librement au site de l'accident ou de l'incident grave, sous réserve de prouver leur appartenance au B.E.A. par la production d'une carte professionnelle (article 11-2 du règlement). Si les enquêteurs de sécurité se font accompagner de personnes extérieures à leurs services, ces dernières doivent pouvoir justifier de leur identité dans les mêmes conditions.

Ils évoluent sur le site en toute liberté afin d'y réaliser leurs constatations sans être subordonnés à l'autorité judiciaire.

Le travail de l'enquête de sécurité sur le lieu des constatations se fait aux risques et périls des enquêteurs de sécurité et n'engage pas la responsabilité de l'autorité judiciaire qui n'en a pas la maîtrise.

Le BEA est responsable de la sécurité des intervenants de l'enquête de sécurité, de leur accès aux lieux et des dommages éventuels causés par leur intervention.

L'autorité judiciaire est responsable de la sécurité des intervenants de l'enquête judiciaire, de leur accès aux lieux et des dommages éventuels causés par leur intervention.

La sécurisation du site est assurée par les forces de police ou de gendarmerie au titre de leur compétence de police administrative.

Article 5.3 : Réalisation des constatations

Les services saisis des enquêtes exécutent leurs constatations selon différentes modalités pratiques qui sont déterminées par les circonstances propres à chaque accident ou incident.

En principe, les constatations sont faites en parallèle. Les deux enquêtes interviennent ainsi concomitamment selon une méthodologie qu'elles définissent ensemble et qui permet de préserver les objectifs de chacune.

Par exception, en cas de risque particulièrement important de déperissement des preuves ou pour des raisons de sécurité, un seul service peut réaliser la totalité des constatations qui sont

alors transmises au service non constatant.

Conformément à l'article 13 du règlement, lors de la survenance d'un accident ou d'un incident grave, il est convenu que l'autorité judiciaire peut débiter les constatations sans attendre l'arrivée des enquêteurs de sécurité.

Dans une telle situation, l'autorité judiciaire avise la permanence du BEA de ce qu'elle va débiter les constatations. A cette occasion, elle recueille les conseils et recommandations du BEA. Si celui-ci n'est pas joignable, les constatations peuvent tout de même débiter.

Article 5.4 : Transmission des constatations à la partie non constatante

Dans l'hypothèse où les constatations ont été réalisées en l'absence de l'une des parties, l'autre partie reçoit copie de l'intégralité des constatations réalisées.

Pour l'autorité judiciaire, cette copie intégrale des constatations est :

- le ou les procès-verbaux de constatations et de saisies
- l'inventaire des éléments matériels placés sous scellés.

Pour l'enquêteur désigné, cette copie intégrale des constatations est constituée du ou des procès-verbaux de prélèvement.

ARTICLE 6 : ELEMENTS DE PREUVE PLACES SOUS SCELLES JUDICIAIRES

Tout objet, pièce ou élément intéressant l'enquête judiciaire est placé(e) sous scellé judiciaire.

Ce scellé est maintenu y compris lorsque l'enquête judiciaire n'en assure plus la garde ou n'en a plus la maîtrise, notamment lorsque l'objet est confié au BEA.

A ce titre, tout examen sur un objet, une pièce ou un élément placé sous scellé judiciaire doit être réalisé dans les conditions prévues aux articles 7 à 10 du présent accord.

ARTICLE 7 : ELEMENTS DE PREUVE INTERESSANT L'ENQUETE DE SECURITE

Article 7.1 : Exclusion des corps et restes humains

L'enquêteur de sécurité ne peut appréhender les corps et restes humains qui restent sous la garde de l'autorité judiciaire.

Dans l'hypothèse où l'enquêteur de sécurité entre en possession d'éléments corporels, il les remet à l'autorité judiciaire qui est seule habilitée à les prendre en charge.

En revanche, l'enquêteur désigné dispose du droit de demander des examens médico-légaux sur ces éléments du corps humain conformément à l'article 11 du règlement précisé par l'article 9.1 de l'accord préalable.

Article 7.2 : Intérêt du BEA pour les scellés judiciaires dans le cadre de l'enquête de sécurité

Tout objet, pièce ou élément, prélevé dans le cadre de l'enquête judiciaire peuvent présenter un intérêt pour l'enquête de sécurité.

A ce titre, le BEA peut à tout moment demander à se faire confier des objets, pièces ou éléments placés sous scellés, pour examen. Le BEA réalise alors cet examen dans les conditions prévues aux articles 8 à 10 du présent accord.

Ainsi à l'exception des cas prévus par l'article 9.2 du présent accord, l'autorité judiciaire reste libre de procéder à toute analyse ou examen de ses scellés.

Article 7.3 : Attribution de certains scellés judiciaires à l'enquête de sécurité

A partir de la fin des opérations de constatations, l'enquêteur désigné ou son délégataire prend possession des objets, pièces ou éléments qu'il estime nécessaires à son enquête conformément aux articles 11 et 12-1 du règlement.

En application de ces articles, les enregistreurs de vol sont systématiquement remis à l'enquêteur désigné ou à son délégataire. Si l'autorité judiciaire en exprime la demande, une copie des enregistrements est réalisée à son attention sous réserve des dispositions de l'article 12 du présent accord.

Article 7.4: Changement de gardien de scellés judiciaires

Le transfert de possession des scellés judiciaires s'effectue dans les meilleurs délais sous la forme d'un procès-verbal de remise mentionnant les pièces à conviction remises à l'enquêteur désigné ou à son délégataire. Cette pièce est établie contradictoirement entre les services chargés des enquêtes.

Les frais liés aux transferts de scellés sont évoqués à l'article 16 du présent accord préalable.

ARTICLE 8 : RESPONSABILITE DU GARDIEN

Les objets et éléments d'enquête intéressant chaque enquête sont sous la responsabilité du service qui les détient.

Le gardien est soumis aux obligations de conservation et de traçabilité de l'élément de preuve qui lui incombent. En cas de bris de scellé non autorisé ou de détournement d'objet placé sous scellé, les pénalités prévues par l'article 434-22 du code pénal sont susceptibles d'être appliquées.

ARTICLE 9 : ACTES D'INVESTIGATIONS

Chaque autorité d'enquête dispose de ses propres pouvoirs d'investigations qui lui permettent d'agir de manière indépendante et autonome. Toutefois, certains actes, par leur nature, nécessitent une coordination de deux enquêtes.

Article 9.1 : Actes de médecine légale

Demande d'autopsie

L'enquêteur désigné peut demander au magistrat chargé de l'enquête judiciaire, par demande écrite motivée, qu'une autopsie soit pratiquée sur le corps d'une personne décédée dans l'accident ou l'incident grave, conformément à l'article 11.2 du règlement.

Le magistrat est libre de la réponse écrite qu'il apporte à cette demande dans un délai raisonnable

S'il fait droit à la demande, il indique dans ses réquisitions que l'enquêteur désigné sera destinataire des résultats de l'acte.

Ainsi, les résultats de l'autopsie sont portés à la connaissance de l'autorité judiciaire et de l'enquêteur de sécurité.

Participation à l'autopsie

Lorsqu'il a été fait droit à la demande d'autopsie, le médecin légiste expert du BEA peut contribuer à l'autopsie et formuler des demandes qui sont portées à la connaissance du magistrat.

Gestion des prélèvements biologiques

Les prélèvements biologiques sont traités dans le cadre de l'enquête judiciaire. Le BEA peut par son médecin expert faire procéder à des prélèvements biologiques pour les seuls besoins de l'enquête de sécurité si le matériel biologique est suffisant.

Dépistage de l'alcoolémie et de la consommation de substances psychotropes

L'enquêteur désigné peut demander à l'autorité judiciaire qu'un dépistage de l'alcoolémie ou de la consommation de substances psychotropes licites ou illicites soit effectué sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef en cause.

Article 9.2 : Réalisation d'examen ou analyse sur des éléments de preuve qui risquent d'être modifiés, altérés ou détruits

Le BEA et l'autorité judiciaire se tiennent mutuellement informés de leur décision respective de procéder dans leur enquête à l'examen ou à l'analyse de tel objet, pièce ou élément intéressant les deux enquêtes dès lors que cet examen ou analyse risque de modifier, altérer ou détruire l'objet, la pièce ou l'élément.

Les parties se concertent dans les conditions suivantes :

Si l'autorité judiciaire souhaite procéder à l'examen ou l'analyse, le magistrat en informe préalablement l'enquêteur désigné qui dispose d'un délai maximum de 14 jours francs pour faire part de son intérêt et demander sa mise à disposition pour analyse conformément à la procédure décrite ci-après.

Si le BEA souhaite réaliser l'examen ou l'analyse, le magistrat doit répondre à la demande de l'enquêteur désigné dans un délai de quatorze jours francs à compter la réception de la demande:

- en acceptant de façon formelle (à défaut le silence gardé 14 jours vaut acceptation) ;
- en proposant une analyse commune aux deux enquêtes ;
- en demandant de sursoir à l'analyse : sa réponse doit être motivée ;
- en exprimant son désaccord sur la mission ou l'expert désigné.

Dans les deux dernières hypothèses, l'enquêteur désigné peut néanmoins passer outre, conformément à l'article 12-1 du règlement.

Ry RO

L'article 20 du préambule du règlement susmentionné souligne « *que les Etats membres devraient veiller à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité puissent accomplir leur mission dans les meilleures conditions possibles, et ce dans l'intérêt de la sécurité aérienne* »).

Les termes de ce règlement incitent donc, pour préserver les objectifs respectifs de l'enquête de sécurité et de l'enquête judiciaire, à rechercher systématiquement une solution négociée.

Article 9.3 Ouverture des scellés

L'autorité judiciaire peut autoriser le bris de scellés et sa reconstitution. A sa demande, un officier de police judiciaire peut assister aux opérations d'analyse et, dans ce cas, consigne sur procès-verbal le déroulement des opérations.

ARTICLE 10 : MISE A DISPOSITION DES ELEMENTS DE PREUVE PLACES SOUS SCELLES JUDICIAIRES

Par demande écrite, l'autorité judiciaire peut demander au BEA de mettre à sa disposition un ou plusieurs éléments de preuve. Le BEA peut surseoir à cette mise à disposition le temps de terminer l'examen ou l'analyse de l'élément de preuve sans excéder un délai raisonnable.

Cette mise à disposition transfère la garde de l'élément de preuve à l'autorité judiciaire pour le temps des opérations où la présence de l'élément de preuve est requise. A l'issue de la mise à disposition, l'élément de preuve est restitué au B.E.A.

Cette opération est consignée dans un procès-verbal contradictoire.

ARTICLE 11 : DECOUVERTE DE FAITS DE NATURE CRIMINELLE OU DELICTUELLE

Article 11.1 : Découverte d'un acte d'intervention illicite

Conformément à l'article 12-2 du règlement, si au cours de l'enquête de sécurité il apparaît ou si l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite a joué un rôle dans l'accident ou l'incident grave, le BEA en avise immédiatement l'autorité judiciaire selon les modalités définies à l'article 4 du présent accord préalable.

L'acte d'intervention illicite est défini au chapitre I de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

« **Actes d'intervention illicite** » Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- capture illicite d'un aéronef ;
- destruction d'un aéronef en service ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;

• communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Article 11.2 : Dénonciation dans le cadre de l'article 40 du code de procédure pénale

Conformément aux dispositions de l'article 40 du code de procédure pénale, l'autorité chargée de l'enquête de sécurité doit dénoncer sans délai au procureur de la République tout crime et délit dont elle a connaissance dans l'exercice de ses fonctions et transmettre tous les éléments qui s'y rapportent.

Article 40 code de procédure pénale

Le procureur de la République reçoit les plaintes et les dénonciations et apprécie la suite à leur donner conformément aux dispositions de l'article 40-1.

Toute autorité constituée, tout officier public ou fonctionnaire qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquiert la connaissance d'un crime ou d'un délit est tenu d'en donner avis sans délai au procureur de la République et de transmettre à ce magistrat tous les renseignements, procès-verbaux et actes qui y sont relatifs.

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'accord, cette dénonciation est adressée à la gendarmerie des transports aériens qui en informe le procureur de la République territorialement compétent.

Toutefois, en vertu de l'article 14 du règlement 996/2010 et de l'article 15 du règlement 376/2014, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux informations dont le BEA a pu avoir connaissance par un compte-rendu d'événement sauf si ce dernier fait apparaître un manquement délibéré aux règles ou une méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de sécurité aérienne.

ARTICLE 12 : LA COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS

12-1 Dispositions générales :

L'article 15 1. du règlement rappelle que le personnel de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité (..) est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière.

L'article 15 4. du règlement dispose par ailleurs que l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est autorisée à informer les victimes ou leurs proches ou à rendre publics toute information, rapports ou recommandations de sécurité préliminaires (..).

L'article 11 du code de procédure pénale prévoit le secret de l'enquête et de l'instruction et précise que toute personne apportant son concours à la procédure, qui dépendant de l'autorité publique ou qui, agissant à la demande de cette dernière, participe à l'enquête ou à l'information judiciaire est tenue au secret professionnel et donc pénalement punissable en cas de violation de ce secret. La communication d'informations issues de l'enquête judiciaire exposerait donc ce personnel à des poursuites de ce chef, réprimé par les peines prévues par les articles 226-13 et 226-14 du code pénal, dès lors qu'il aurait communiqué des informations obtenues à la faveur des échanges entretenus avec les enquêteurs ou l'autorité judiciaires, voire de sa consultation en qualité d'expert ou de sachant.

L'article 11 du code de procédure pénale prévoit par ailleurs que pour éviter la propagation d'informations parcellaires ou inexactes ou pour mettre fin à un trouble à l'ordre public, le procureur de la République peut, d'office et à la demande de la juridiction d'instruction ou des parties, rendre publics des éléments objectifs tirés de la procédure ne comportant aucune appréciation sur le bien-fondé des charges retenues contre les personnes mises en cause.

La communication du procureur de la République ne saurait de la même façon porter sur des informations recueillies dans le seul cadre de l'enquête de sécurité.

Une communication concertée entre l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et l'autorité judiciaire peut par ailleurs être organisée

12-2 : Dispositions relatives à l'exploitation des informations sensibles

L'exploitation à des fins judiciaires des informations sensibles listées à l'article 14 du règlement n'est possible qu'après la prise en compte par l'autorité judiciaire des conséquences que cette exploitation pourrait entraîner sur le bon fonctionnement de l'enquête de sécurité et, en général, sur les procédures d'information volontaire à l'intention du BEA et des autres autorités de l'aviation civile, nationales et internationales.

A ce titre, l'avis simple du directeur du BEA doit être sollicité avant toute exploitation judiciaire de ces informations sensibles. Le recueil de cet avis est particulièrement important pour toute demande concernant les enregistrements audio ou vidéo du poste de pilotage, afin que soient garanties les disponibilités futures de sources d'informations précieuses pour la sécurité aérienne. La décision judiciaire d'exploitation des informations sensibles mentionne le contrôle de proportionnalité effectué entre les nécessités de l'enquête judiciaire et les exigences de la sécurité aérienne conformément aux dispositions de l'article 14.3 du règlement. Elle est communiquée au BEA.

La communication à l'autorité judiciaire d'informations sensibles provenant d'un autre Etat dans le cadre d'une enquête de sécurité est soumise aux conditions prévues au dernier alinéa de l'article 14-3 du règlement.

Titre III : FIN DE L'ENQUETE

ARTICLE 13 : INFORMATION SUR LA FIN DES ENQUETES

Lorsqu'une autorité chargée d'une enquête clôture ses investigations, elle en avise l'autre selon les modalités prévues à l'article 4 du présent accord préalable.

A la clôture de son enquête, le BEA transmet une copie de son rapport à l'autorité judiciaire.

L'autorité judiciaire s'engage à informer l'enquêteur de sécurité de la fin des investigations.

ARTICLE 14 : GESTION DES SCELLES

Transmission des scellés entre les parties ou restitution à leur propriétaire

mg *RS*

L'autorité qui a achevé son enquête transmet à celle qui ne l'a pas achevé l'ensemble des scellés sauf si l'autre autorité le refuse.

Dans une telle situation, l'autorité qui a terminé son enquête restitue les éléments en sa possession ou les fait détruire selon les modalités suivantes.

Scellés sous la garde du BEA

Le B.E.A. communique à l'autorité judiciaire la liste des éléments de preuves placés sous scellé judiciaire qu'elle souhaite restituer. Cette communication se fait par lettre recommandée avec avis de réception auprès de l'autorité judiciaire responsable de l'enquête judiciaire.

L'autorité judiciaire dispose d'un délai de deux mois pour répondre au B.E.A. Le silence gardé deux mois par l'autorité judiciaire signifie l'acceptation de la proposition de restitution.

En cas d'acceptation, le BEA restitue les scellés judiciaires à leur propriétaire ou les fait détruire avec l'accord de ce dernier.

En cas de refus, l'autorité judiciaire reprend possession des scellés qu'elle souhaite conserver.

Scellés sous la garde de l'autorité judiciaire

L'autorité judiciaire consulte le BEA avant toute restitution d'un élément matériel commun aux deux enquêtes. Cette communication se fait par lettre recommandée avec avis de réception auprès du BEA.

Le BEA dispose d'un délai de deux mois pour répondre à l'autorité judiciaire. Le silence gardé deux mois par le BEA signifie l'acceptation de la proposition de restitution.

Titre IV : DISPOSITIONS RELATIVES AUX FRAIS GENERES PAR LES INVESTIGATIONS SUR UN ACCDIDENT OU IN INCIDENT AERONAUTIQUE

ARTICLE 15 : IMPUTATION DES COÛTS

L'enquête judiciaire et l'enquête de sécurité sont indépendantes. En conséquence les coûts générés par l'enquête judiciaire sont pris en charge par la justice, ceux générés par l'enquête de sécurité sont pris en charge par le B.E.A.

Lorsqu'un acte est commun aux deux enquêtes, il est partagé entre les deux autorités. L'acte d'investigation est dit commun lorsqu'il intéresse les deux enquêtes dans les mêmes conditions ou dans des conditions jugées suffisamment proches par les responsables des enquêtes.

Dans ce cas, les frais afférents aux investigations demandées sont répartis selon les méthodes suivantes :

- imputation à chaque enquête des frais consécutifs à ses demandes lorsque c'est possible

- négociation de gré à gré pour définir une clef de répartition des coûts de l'acte en fonction des éléments fournis dans le devis prévisionnel et des demandes de chacun

Toutefois, lorsque le BEA réalise les actes d'investigation communs aux deux enquêtes avec ses propres moyens, il peut les réaliser à titre gracieux pour l'enquête judiciaire.

ARTICLE 16 : FRAIS DE GARDE ET DE TRANSPORT

Chaque autorité garde les éléments de preuve liés à son enquête sauf dans les cas où la loi en dispose autrement.

Les frais de conservation sont à la charge du gardien. Les frais de transport sont à la charge de celui qui les a engendrés.

Titre V : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A L'ACCORD PREALABLE

ARTICLE 17 : RESOLUTION DES CONFLITS

En cas de désaccord entre le magistrat chargé de l'enquête judiciaire et le BEA sur l'application du règlement européen, ces derniers établiront un procès-verbal exposant les termes du conflit et les décisions qui en ont résulté.

Il est procédé de la même façon en cas d'entrave alléguée à l'action des enquêteurs de sécurité par l'autorité judiciaire ou en cas d'entrave alléguée à l'action de l'autorité judiciaire par le BEA.

Le BEA peut communiquer ce procès-verbal aux instances européennes compétentes.

Le cas échéant, le procès-verbal est versé à la procédure judiciaire.

ARTICLE 18 : ENTREE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

Article 18.1 : Validité

L'accord est conclu pour une durée de deux ans à compter de sa signature.

Article 18.2 : Renouvellement

Au terme de la période de validité, l'accord préalable est tacitement renouvelé pour une nouvelle période de deux ans, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties avec un

Rg R0

préavis de six mois.

Article 18.3 : Révision

L'accord est révisable à la demande de l'une des parties acceptée par l'autre partie.

Fait à Paris, le 16 SEP. 2014
en deux exemplaires originaux.

Le Directeur du bureau d'enquêtes et d'analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

A stylized signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Rémi JOUTY

Le Directeur des affaires criminelles
et des grâces

A stylized signature in black ink, featuring a large loop on the left and a horizontal line extending to the right.

Robert GELLI

Département Communication

Janvier 2025

BEA_____

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Département Communication

bea.aero



BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile