

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 9 du 8 mars 2018

PARTIE PERMANENTE

Armée de terre

Texte 8

INSTRUCTION N° 1200/ARM/EMAT/CAB

relative à la conduite à tenir en cas d'événement aéronautique concernant les aéronefs exploités par l'armée de terre.

Du 5 février 2018

INSTRUCTION N° 1200/ARM/EMAT/CAB relative à la conduite à tenir en cas d'événement aéronautique concernant les aéronefs exploités par l'armée de terre.

Du 5 février 2018

NOR A R M T 1 8 5 0 2 2 7 J

Références :

Code de la défense.

Décret du 16 mai 1949 (BO/M, p. 1899 ; BOR/M, p. 229 ; BO/A, p. 1637 ; BOEM 202.5.5) modifié.

Décret du 10 janvier 1992 (JO du 13, p. 621 ; BOC, 2000, p. 4651 ; BOEM 263-0.3.5).

Décret n° 2008-958 du 12 septembre 2008 (JO n° 216 du 16 septembre 2008, texte n° 40 ; signalé au BOC 43/2008 ; BOEM 200.3.1, 212.3.2, 222.1.5) modifié.

Arrêté du 29 août 2005 (BOC, 2005, p. 6074 ; BOEM 103.2.3.1.3, 112.9, 113.3.2.2, 132.1, 231.2.2, 480.1.3, 531.6.2, 710.1.4) modifié.

Arrêté du 17 novembre 2005 (BOC, 2005, p. 8415 ; BOEM 130.1.1, 142.1, 150.1.1, 200.6.1.3.1).

Arrêté du 6 février 2006 (n.i. BO ; JO n° 45 du 22 février 2006, texte n° 6, p. 2723 ; JO/73/2006 ; BOEM 113.3.2.2).

Arrêté du 16 juillet 2012 (BOC N° 34 du 10 août 2012, texte 35 ; BOEM 131.2.2.2.1.2.1, 200.6.1.3.1).

Arrêté du 19 décembre 2012 (BOC N° 14 du 22 mars 2013, texte 5 ; BOEM 200.7).

Arrêté du 24 décembre 2013 (JO n° 302 du 29 décembre 2013, Texte n° 40 ; signalé au BOC 16/2014 ; BOEM 107.1.1).

Arrêté du 9 avril 2014 (JO n° 92 du 18 avril 2014, texte n° 33 , signalé au BOC 33/2014 ; BOEM 130.1.1, 142.1, 150.1.1, 200.6.1.2).

Arrêté du 25 juillet 2014 (JO n° 179 du 5 août 2014, texte n° 36 ; signalé au BOC 43/2014 ; BOEM 130.1.1, 142.1, 150.1.1, 200.6.1.2, 531.1).

Arrêté du 27 juillet 2017 (BOC n° 40 du 28 septembre 2017, texte 10 ; BOEM 130.1.1, 131.2.2.1.1, 200.6.1.2).

Instruction n° 1950/DEF/CAB/SDBC/CPAG du 6 février 2004 (BOC, 2004, p. 1384 ; BOEM 200.6.1.3.3, 240.6) modifiée.

Instruction n° 201756/DEF/SGA/DFP/FM/1 du 17 novembre 2005 (BOC, 2005, p. 8415 ; BOEM 130.1.1, 142.1, 150.1.1, 200.6.1.1, 710.4.6).

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE n° 7401/DEF/CAB du 15 mai 2007 (BOC N° 18 du 30 juillet 2007, texte 16 ; BOEM 103.2.3.7.1, 110.7.2.8).

Instruction n° 1539/DEF/DCSSA/OSP/ORG du 13 mai 2011 (BOC N° 32 du 12 août 2011, texte 3 ; BOEM 510-0.1.2, 510-0.2.4) modifiée.

Instruction n° 3000/DEF/EMAT/PP/B.EMP/EMP/NP du 28 mars 2014 (BOC n° 43 du 29 août 2014, texte 10 ; BOEM 132.4).

Instruction n° 777/DEF/EMAT/PS/B.ORG/ORG/314 du 23 mai 2014 (BOC n° 34 du 10 juillet 2014, texte 15 ; BOEM 132.1).

Instruction n° 230358/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM1 du 12 juin 2014 (BOC n° 39 du 3 septembre 2015, texte 1 ; BOEM 130.1.1, 142.1, 150.1.1, 200.3.1).

Instruction n° 230366/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM1 du 16 juin 2014 (BOC n° 66 du 30 décembre 2014, texte 1 ; BOEM 130.1.1, 142.1, 150.1.1, 200.3.4).

Instruction n° 230017/DEF/SGA/DRH-MD/FM/4 du 8 janvier 2015 (BOC n° 42 du 24 septembre 2015, texte 1 ; BOEM 260-1.2.2).

Instruction n° 128/DEF/EMAT/OAT/BEMP du 6 mars 2015 (BOC n° 24 du 28 mai 2015, texte 11 ; BOEM 111.5.2.2, 132.4).

Instruction n° 3/DEF/SIMMAD/SDTN du 20 janvier 2017 (BOC n° 18 du 27 avril 2017, texte 14 ; BOEM 103.1).

Circulaire n° 6650/DEF/EMAT/CAB/DISCIP du 12 septembre 2006 (BOC N° 12 du 15 juin 2007, texte 1 ; BOEM 130.1.1).

Circulaire n° 882/DEF/EMAT/CAB/DISCIP du 1er mars 2017 (n.i. BO).

Pièce(s) Jointe(s) :

Vingt annexes.

Texte abrogé :

Instruction n° 1200/DEF/EMAT/BPO/3/D/DP du 7 juillet 2004 (BOC, 2004, p. 4309 ; BOEM 132.6.1).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 132.6.1

Référence de publication : BOC n° 9 du 8 mars 2018, texte 8.

SOMMAIRE

Préambule.

1. GÉNÉRALITÉS.

1.1. Limitation des conséquences.

1.2. Prévention.

2. DÉFINITIONS.

2.1. Aéronef.

2.2. Dommages.

2.3. Dommages corporels.

2.3.1. Blessure mortelle.

2.3.2. Blessure grave.

2.3.3. Personne grièvement blessée.

2.3.4. Blessure légère.

2.4. Dommages aux aéronefs.

2.4.1. Dommages très graves.

2.4.2. Dommages graves.

2.4.3. Dommages légers.

2.5. Dommages matériels aux tiers.

2.5.1. Dommages matériels graves.

2.5.2. Dommages matériels légers.

2.6. Événements aéronautiques.

2.6.1. Événements aériens.

2.6.1.1. Événement aérien d'aéronef habité.

2.6.1.2. Événement aérien d'aéronef inhabité (drone).

2.6.1.3. Événement aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel.

2.6.2. Événement divers.

2.6.3. Accidents aériens.

2.6.3.1. Accident aérien d'aéronef habité.

2.6.3.2. Accident aérien d'aéronef inhabité.

2.6.3.3. Accident aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel.

2.6.4. Incidents aériens.

2.6.4.1. Incident aérien grave d'aéronef habité ou de drone.

2.6.4.2. Incident aérien léger d'aéronef habité ou de drone.

2.6.4.3. Incident aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel.

2.6.5. Événements divers.

2.6.5.1. Événement divers très grave.

2.6.5.2. Événement divers grave.

2.6.5.3. Événement divers léger.

2.7. Désignation et appellation des autorités hiérarchiques et fonctionnelles.

2.7.1. Chef de corps.

2.7.2. Commandant de détachement isolé.

2.7.3. Chef de détachement permanent ou prépositionné.

2.7.4. Chef de détachement temporaire.

2.7.5. Autorité militaire de premier niveau.

2.7.5.1. Autorité d'affectation.

2.7.5.2. Autorité d'emploi.

2.7.6. Autorité militaire de deuxième niveau.

2.7.7. Autorité militaire de troisième niveau.

2.8. Division du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre chargée de la prévention et de la maîtrise des risques aéronautiques.

3. MESURES À PRENDRE, ACTIONS DES AUTORITÉS EN CAS D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

3.1. Cas d'un accident aérien ou d'un incident aérien grave ou d'un événement divers très grave ou divers grave d'aéronef.

3.1.1. Mesures à prendre par le personnel impliqué ou la première autorité qui en a connaissance.

3.1.1.1. Sauvegarde du personnel.

3.1.1.2. Sauvegarde du matériel et des biens.

3.1.1.3. Mesures visant à la protection du secret de la défense.

3.1.1.4. Mise en alerte des organismes concernés.

3.1.1.5. Préparation de l'enquête.

3.1.2. Mesures à prendre par le commandant de bord ou le chef de mission de drone ou par son suppléant.

3.1.3. Mesures à prendre par le chef de corps.

3.1.3.1. Mesures immédiates.

3.1.3.2. Mesures complémentaires.

3.1.4. Mesures à prendre par le commandant territorial.

3.1.5. Mesures à prendre par le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.1.6. Mesures à prendre par la division maintenance de l'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.1.7. Actions du chef de corps.

3.1.8. Actions de l'autorité de second niveau.

3.1.9. Actions du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.1.9.1. Actions du commandant de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.1.9.2. Actions de l'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.1.9.3. Actions du chef d'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.1.10. Actions du conseil permanent de la sécurité aérienne de l'armée de terre.

3.1.11. Actions du chef d'état-major de l'armée de terre.

3.2. Cas d'un incident aérien léger ou d'un événement divers léger d'aéronef.

3.2.1. Mesures à prendre par le personnel impliqué.

3.2.2. Mesures à prendre par le commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.2.3. Mesures à prendre par le chef de corps.

3.2.4. Actions du chef de corps.

3.2.5. Actions de l'autorité militaire de deuxième niveau.

3.2.6. Actions des divisions de l'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.2.7. Actions du chef d'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.2.8. Actions du conseil permanent de la sécurité aérienne.

3.2.9. Actions du commandant de l'aviation légère de l'armée de terre.

4. LES ENQUÊTES.

4.1. L'enquête préliminaire.

4.2. L'enquête de sécurité.

4.3. L'enquête centrale.

4.3.1. Composition de la commission.

4.3.2. Déroulement.

4.3.3. Rapport.

4.4. L'enquête réduite.

4.4.1. Composition de la commission.

4.4.2. Déroulement.

4.5. L'enquête de commandement.

4.6. L'enquête particulière.

4.7. Cas particulier d'un événement aéronautique impliquant du personnel ou des matériels des troupes aéroportées.

4.8. L'enquête judiciaire.

4.9. Les clôtures d'enquête.

4.9.1. Principes de base.

4.9.2. Autorités chargées de clore les dossiers d'enquête.

4.10. Le bulletin d'information des événements aériens.

5. MESURES EXCEPTIONNELLES, RÉCOMPENSES ET SANCTIONS.

5.1. Mesures exceptionnelles.

5.2. Récompenses.

5.2.1. Attribution de la médaille de l'aéronautique à titre exceptionnel.

5.2.2. Récompenses pour services exceptionnels.

5.2.3. Récompenses au titre du service courant pour des actes révélant une exceptionnelle valeur professionnelle.

5.2.3.1. Les points positifs.

5.2.3.2. L'inscription au tableau d'honneur de la sécurité des vols de l'aviation légère de l'armée de terre.

5.3. Mesures conservatoires et sanctions.

5.3.1. Mesures conservatoires, arrêt provisoire de vol ou suspension provisoire de l'exercice d'une qualification.

5.3.2. Règles générales concernant les sanctions.

5.3.3. Sanctions disciplinaires.

5.3.4. Sanctions professionnelles.

5.3.5. Retrait de la médaille de l'aéronautique.

5.3.6. Catégories de sanctions professionnelles.

5.3.6.1. Retrait total de qualification, temporaire ou définitif.

5.3.6.2. Retrait partiel de qualification, temporaire ou définitif.

5.3.6.3. Points négatifs.

5.3.7. Cumul des sanctions.

5.3.8. Effacement des sanctions professionnelles.

5.3.9. Exercice du droit de recours.

5.3.10. Radiation provisoire de la liste à l'air.

5.4. Le conseil d'examen des faits professionnels.

5.4.1. Cadre général.

5.4.2. Catégories de militaires relevant du conseil d'examen des faits professionnels.

5.4.3. Principes.

5.4.4. Rapport de l'autorité militaire de premier niveau.

5.4.5. Ordre d'envoi.

5.4.6. Composition et constitution du conseil.

5.4.7. Fonctionnement du conseil.

5.4.8. Transmission du dossier.

6. FORMALITÉS À LA SUITE D'UN DÉCÈS.

6.1. État civil.

6.1.1. Acte de décès.

6.1.2. Délais de déclaration.

6.1.3. Cas de disparition.

6.1.4. Identification des victimes.

6.1.5. Inventaire de succession.

6.1.6. Honneurs à rendre.

6.1.7. Transport des corps.

6.2. Citations et décorations.

6.2.1. Citations à titre posthume.

6.2.2. Décorations à titre posthume.

6.3. Action sociale.

6.3.1. Blessures.

6.3.2. Pension d'invalidité.

6.4. Mesures exceptionnelles.

6.4.1. Capital décès.

6.4.2. Dossier de pension. Pension de veuve et d'orphelin.

6.4.3. Fonds de prévoyance de l'aéronautique.

6.4.4. Secours mutuel.

6.4.5. Soutien psychologique des personnels impliqués et éventuellement des familles.

6.4.6. Remarques.

7. TEXTE ABROGÉ.

8. PUBLICATION.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. CATÉGORISATION ET CLASSIFICATION DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES.

ANNEXE II. LISTE DES INCIDENTS DEVANT ÊTRE PORTÉS À LA CONNAISSANCE DU BUREAU ENQUÊTES ACCIDENTS DÉFENSE AIR.

ANNEXE III. TABLEAU DES PROCÉDURES À SUIVRE EN FONCTION DE LA CLASSIFICATION DE L'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

ANNEXE IV. PROCÉDURE DE TRANSMISSIONS DES DOSSIERS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS AÉRIENS, INCIDENTS AÉRIENS GRAVES ET ÉVÉNEMENTS DIVERS TRÈS GRAVES ET GRAVES.

ANNEXE V. PROCÉDURE DE TRANSMISSIONS DES FICHES D'INCIDENTS AÉRIENS LÉGERS ET DES ÉVÉNEMENTS DIVERS LÉGERS.

ANNEXE VI. RAPPORT DU PRÉSIDENT DE COMMISSION D'ENQUÊTE.

ANNEXE VII. DESTINATAIRES DES DÉCISIONS DE CLÔTURE D'ENQUÊTE RÉDUITES ET RÉSUMÉS DE DÉCISIONS DE CLÔTURE D'ENQUÊTES.

ANNEXE VIII. MESSAGE TYPE D'AVIS DE DÉTRESSE OU DE DISPARITION.

ANNEXE IX. MESSAGE TYPE DE PRÉAVIS D'ACCIDENT AÉRIEN OU D'INCIDENT AÉRIEN GRAVE OU D'ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE OU GRAVE.

ANNEXE X. MESSAGE TYPE D'AVIS D'INCIDENT AÉRIEN LÉGER OU D'ÉVÉNEMENT DIVERS LÉGER.

ANNEXE XI. MESSAGE D'AVIS D'ACCIDENT AÉRIEN OU D'INCIDENT AÉRIEN GRAVE OU D'ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE OU GRAVE.

ANNEXE XII. MESSAGE DE NOTIFICATION D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

ANNEXE XIII. DÉCISION DE CLÔTURE D'ENQUÊTE D'UN ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

ANNEXE XIV. MESSAGE DE PROPOSITION POUR LA MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE À TITRE POSTHUME OU CITATION À L'ORDRE DE L'ARMÉE DE TERRE.

ANNEXE XV. DEMANDE D'HOMOLOGATION DE POINTS POSITIFS POUR UN PERSONNEL NAVIGANT.

ANNEXE XVI. DEMANDE D'HOMOLOGATION DE POINTS POSITIFS POUR UN SPÉCIALISTE NON NAVIGANT.

ANNEXE XVII. ORDRE D'ENVOI DEVANT UN CONSEIL D'EXAMEN DES FAITS PROFESSIONNELS.

ANNEXE XVIII. DÉCISION DE CONSTITUTION DU CONSEIL D'EXAMEN DES FAITS PROFESSIONNELS.

ANNEXE XIX. PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU CONSEIL D'EXAMEN DES FAITS PROFESSIONNELS.

ANNEXE XX. GLOSSAIRE.

Préambule.

La présente instruction définit la conduite à tenir en cas d'événement aéronautique concernant les aéronefs exploités par l'armée de terre. Par événement aéronautique, on entend l'ensemble des événements aériens (accidents et incidents aériens) et des événements divers dans lesquels des aéronefs exploités par l'armée de terre sont impliqués.

Elle s'inscrit en cohérence avec l'instruction n° 1950/DEF/CAB/SDBC/CPAG du 6 février 2004 fixant la conduite à tenir par les autorités militaires et civiles en cas d'accidents ou d'incidents survenus au sein du ministère de la défense ou des établissements publics qui en dépendent et la circulaire n° 882/DEF/EMAT/CAB/DISCIP du 1er mars 2017 ⁽¹⁾ relative à la mise en œuvre des procédures concernant les événements graves dont elle complète les procédures pour ce qui relève des événements aéronautiques survenant aux aéronefs exploités par l'armée de terre.

Elle ne se substitue pas au manuel définissant l'organisation et les procédures d'exploitation applicables aux avions, aux hélicoptères et drones au sein de l'aviation légère de l'armée de terre qui précise les mesures et modalités particulières fixées par le général commandant l'aviation légère de l'armée de terre en matière de gestion d'événements aéronautiques.

1. GÉNÉRALITÉS.

Lorsque survient un événement aéronautique au sein de l'armée de terre, le personnel concerné doit avoir le souci d'en limiter les conséquences et d'en prévenir le renouvellement.

1.1. Limitation des conséquences.

Lorsqu'un événement aéronautique s'est produit, il importe d'en limiter les conséquences physiques, psychiques, morales et matérielles :

- par les soins et l'assistance fournis aux blessés ;
- par le tact et la solidarité vis-à-vis des familles et des proches du personnel accidenté ;
- par une lutte contre la propagation de renseignements inutiles ou erronés tant en milieu militaire que civil ;
- par l'action militaire contre l'aggravation des dégâts.

1.2. Prévention.

L'étude d'un événement aéronautique a pour objet la prévention d'autres accidents ou incidents de même nature. Elle vise donc à réunir toutes les informations de nature à en faire comprendre les causes, identifier les éventuelles responsabilités et en éviter le renouvellement ou, à défaut, en minimiser les conséquences.

2. DÉFINITIONS.

2.1. Aéronef.

Est considéré comme aéronef tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs (avion, hélicoptère, ballon, dirigeable, drone, etc.), à l'exclusion des dispositifs à usage unique (obus, missile de croisière, etc.).

2.2. Dommages.

L'instruction interministérielle n° 7401/DEF/CAB du 15 mai 2007 relative à la conduite des enquêtes techniques menées par le bureau enquêtes accidents défense air comprend les définitions du bureau enquêtes accidents défense air (BEAD-air) relatives aux notions d'événement aérien, d'accident d'aéronef habité, d'accident d'aéronef inhabité, d'accident de largage, de dépose ou de récupération par technique aéromobile de personnel ou de matériel, d'incident aérien, de blessure mortelle et de blessure grave. Ces définitions sont reprises et, si nécessaire, adaptées par la présente instruction afin de bien prendre en compte les aspects spécifiques à l'armée de terre.

2.3. Dommages corporels.

Sont considérés comme dommages corporels les blessures physiques ou blessures psychiques (2) que subit une personne au cours d'un événement aéronautique.

Dans le cadre de la présente instruction, la gravité des blessures se rapporte à la classification des lésions et de l'état de la personne et non aux séquelles et conséquences à long terme. Elle n'a pas vocation à servir de base à l'évaluation du préjudice.

2.3.1. Blessure mortelle.

Est considérée comme blessure mortelle toute blessure qui entraîne la mort dans les trente jours qui suivent la date de l'accident.

2.3.2. Blessure grave.

Est considérée comme blessure grave toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ;

ou

- se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ;

ou

- 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

- se traduit par la lésion d'un organe interne ;

ou

- se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 pour cent de la surface du corps ;

ou

- résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux ;

ou

- se traduit par un traumatisme psychique grave.

2.3.3. Personne grièvement blessée.

Les termes « gravement » et « grièvement » blessé sont employés pour qualifier une personne atteinte d'une ou plusieurs blessures graves. Dans le cadre des procédures définies par la présente instruction, le terme « grièvement » est employé pour caractériser une blessure grave mettant en péril la vie ou portant atteinte à l'intégrité physique d'une personne. Cette catégorie comprend en particulier les blessures classées « blessures très graves susceptibles de devenir mortelles » selon les termes de la circulaire n° 882/DEF/EMAT/CAB/DISCIP du 1^{er} mars 2017 ⁽¹⁾ relative à la mise en œuvre des procédures concernant les événements graves.

2.3.4. Blessure légère.

Est considérée comme blessure légère, toute blessure qui n'a pas la gravité des blessures définies ci-dessus. La qualification « blessure légère » ne constitue pas une évaluation restrictive des conséquences de la blessure ou d'un préjudice éventuel.

2.4. Dommages aux aéronefs.

Compte tenu de la diversité, la modularité et des caractéristiques spécifiques des mini drones, une classification des dommages ne peut être établie de manière générique. En fonction du type de drone, la division sécurité aéronautique (DIV. SA) du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre (COMALAT) pourra donc adapter la classification.

2.4.1. Dommages très graves.

L'aéronef est irréparable ou l'aéronef est réparable mais à un coût excessif.

2.4.2. Dommages graves.

La cellule de l'aéronef ne peut être remise en état au sein de l'armée de terre ou à un niveau technique équivalent dans le cas d'un aéronef mis à disposition par un organisme extérieur à l'armée de terre. Un aéronef techniquement réparable mais dont la réforme est décidée pour des raisons diverses liées à l'événement est considéré comme ayant subi des dommages graves.

2.4.3. Dommages légers.

La remise en état de vol de la cellule de l'aéronef peut être effectuée au sein de l'armée de terre au niveau technique d'intervention n° 2 (NTI 2), éventuellement renforcé de spécialistes extérieurs, ou à un niveau technique équivalent dans le cas d'un aéronef mis à disposition par un organisme extérieur à l'armée de terre.

2.5. Dommages matériels aux tiers.

Les dommages matériels aux tiers seront évalués et traités avec le concours des cellules juridiques et contentieux.

2.5.1. Dommages matériels graves.

Dommages dont la réparation s'élève à plus de 15 000 euros.

2.5.2. Dommages matériels légers.

Dommages dont la réparation s'élève à moins de 15 000 euros.

2.6. Événements aéronautiques.

Sont considérés comme des événements aéronautiques les événements aériens et les événements divers d'aéronef, habité ou non, d'aérolargage de personnel ou de matériel, d'aérocordage ou d'hélitreillage.

Du fait de la diversité des systèmes de mini-drones, la catégorisation et le traitement des événements les concernant sera adaptée par le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre (COM. ALAT) en concertation avec le directeur du BEAD-air. En l'absence de dommages aux tiers, les événements dus à des dysfonctionnements ou des faiblesses identifiés du système seront généralement traités et clos par le COM. ALAT, y compris en cas de destruction du vecteur. La clôture des événements ayant donné lieu à un rapport d'enquête de sécurité du BEAD-air relève du chef d'état-major de l'armée de terre (CEMAT).

2.6.1. Événements aériens.

Les événements aériens comprennent les accidents et incidents aériens. La qualification « aérien » d'un événement nécessite qu'il y ait intention de vol ou vol.

2.6.1.1. Événement aérien d'aéronef habité.

C'est un événement lié à l'exploitation d'un aéronef habité, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues et l'aéronef est posé (3) moteur à l'arrêt.

2.6.1.2. Événement aérien d'aéronef inhabité (drone).

C'est un événement lié à l'exploitation d'un aéronef inhabité, qui se produit entre le moment où débute la mise en route de son installation motrice (moteur et parties tournantes associées) avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où l'aéronef se retrouve posé à vitesse nulle et moteur à l'arrêt. Le directeur du BEAD-air ou le COM. ALAT peuvent décider de classer dans cette catégorie d'autres événements atypiques tels que, par exemple, le catapultage involontaire avant mise en route de l'installation motrice.

2.6.1.3. Événement aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel.

C'est un événement qui se produit entre le moment où une personne ou du matériel est soit embarqué dans l'aéronef, soit hissé à bord, soit attaché à un dispositif externe, avec l'intention d'être largué ou déposé, et le moment où toutes les personnes et/ou le matériel embarqué, hissé ou attaché dans cette intention sont soit déposés, soit débarqués, parachute contrôlé.

Tout événement de cette catégorie pour lequel la responsabilité du personnel embarqué est engagée est traité par l'unité d'appartenance en liaison avec le COMALAT et ne fait pas l'objet d'une procédure de cette instruction.

2.6.2. Événement divers.

La désignation d'événement divers regroupe l'ensemble des événements aéronautiques, à l'exception des événements aériens, qui ont des conséquences sur la sécurité de l'exploitation et sont liés à la mise en œuvre d'aéronefs, à leur manutention, à leur maintenance, à leur protection ou à l'environnement.

Le fait qu'un événement soit classé dans cette catégorie n'exclut pas que la responsabilité du personnel impliqué soit engagée voire que les faits soient constitutifs d'une faute disciplinaire ou professionnelle.

2.6.3. Accidents aériens.

2.6.3.1. Accident aérien d'aéronef habité.

Un accident aérien (AA) d'aéronef habité est un événement aérien d'aéronef habité au cours duquel :

a) soit 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 moteurs,
- 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 ;

b) soit un aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques, de performance ou de vol, et qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,
- sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices ou aux extrémités de pales, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, à la béquille, au sabot, ou à des petites entailles ou perforations de revêtement ;

c) soit un aéronef est détruit, a disparu ou est totalement inaccessible.

2.6.3.2. Accident aérien d'aéronef inhabité.

Un AA d'aéronef inhabité est un événement aérien de drone au cours duquel :

a) soit une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef inhabité ou de son système de lancement, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou directement exposée au souffle de ses moteurs ;

b) soit un aéronef inhabité est détruit, a disparu ou est totalement inaccessible.

Cas particulier des mini-drones : compte tenu du caractère spécifique des mini-drones, est considéré comme accident aérien, tout « crash » de mini-drone ayant entraîné des dégâts aux tiers en dehors d'une emprise militaire. Les autres événements aériens de mini-drones n'entreront pas dans cette catégorie, sauf décision particulière du COM. ALAT ou du directeur du BEAD-air.

2.6.3.3. Accident aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel.

C'est un événement aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait :

- de la procédure de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel,

ou

- de l'usage des matériels spécifiques au largage, à l'aérocordage ou au treuillage et associés à l'aéronef,

ou

- de l'interaction entre l'aéronef et le personnel largué, déposé ou récupéré ;

ou

- un aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle tels que définis au point 2.6.3.1. :

- résultant du largage, de la dépose ou de la récupération en eux même,

ou

- résultant de l'usage de tout matériel spécifique au largage de personnel ou de matériel.

Tout événement de cette catégorie pour lequel la responsabilité du personnel embarqué est engagée est traité par l'unité d'appartenance du personnel embarqué en liaison avec le COMALAT et est en dehors du champ de cette instruction.

2.6.4. Incidents aériens.

Les incidents aériens sont des événements aériens, autres que des accidents, qui compromettent ou peuvent compromettre la sécurité des vols. Ils comprennent les incidents aériens d'aéronef, d'aérolargage, d'aérocordage ou d'hélicoptère.

La classification des incidents aériens de mini-drones pourra être adaptée par le COM. ALAT, en concertation avec le directeur du BEAD-air, pour tenir compte des spécificités de ces systèmes en termes de dommages à l'aéronef.

2.6.4.1. Incident aérien grave d'aéronef habité ou de drone.

Est considéré comme incident aérien grave (IAG) un incident aérien au cours duquel :

- au vu des circonstances, un accident a failli se produire ;

ou

- une personne est gravement blessée ;

ou

- un aéronef subit des dommages graves ;

ou

- des tiers subissent des dommages matériels graves.

2.6.4.2. Incident aérien léger d'aéronef habité ou de drone.

Est considéré comme incident aérien léger (IAL) un incident aérien au cours duquel :

- une ou des personnes sont légèrement blessées ;

ou

- un aéronef subit des dommages légers ;

ou

- des tiers subissent des dommages légers.

Le fait qu'un événement soit classé dans cette catégorie n'exclut pas que la responsabilité du personnel impliqué soit engagée voire que les faits soient constitutifs d'une faute disciplinaire ou professionnelle.

2.6.4.3. Incident aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel.

C'est un événement aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel au cours duquel :

- une personne est gravement ou légèrement blessée du fait :
 - de la procédure de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel ;
- ou
- de l'usage des matériels spécifiques au largage, à l'aérocordage ou au treuillage et associés à l'aéronef ;
- ou
- de l'interaction entre l'aéronef et le personnel largué, déposé ou récupéré ;
- ou
- l'aéronef subit des dommages légers :
 - résultant du largage, de la dépose ou de la récupération en eux même ;
- ou
- résultant de l'usage de tout matériel spécifique au largage de personnels ou de matériels.

Tout événement de cette catégorie pour lequel la responsabilité du personnel embarqué est engagée est traité par l'unité d'appartenance en liaison avec le commandement de l'ALAT et est en dehors du champ de cette instruction.

2.6.5. Événements divers.

Tout type d'événement impliquant les aéronefs et n'entrant pas dans les catégories listées ci-dessus.

Sous la désignation d'événements divers, sont regroupés l'ensemble des événements, à l'exception des événements aériens, qui ont des conséquences sur la sécurité des vols ou de l'exploitation et sont liés à la mise en œuvre d'aéronefs, à leur manutention, à leur maintenance, à leur protection ou à l'environnement.

2.6.5.1. Événement divers très grave.

Est considéré comme événement divers très grave un événement divers au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée ;

ou

- un aéronef subit des dommages très graves.

2.6.5.2. Événement divers grave.

Est considéré comme événement divers grave un événement divers au cours duquel :

- une personne est gravement blessée ;

ou

- un aéronef subit des dommages graves ;

ou

- des tiers subissent des dommages matériels graves.

2.6.5.3. Événement divers léger.

Est considéré comme un événement divers léger un événement divers au cours duquel :

- une ou des personnes sont légèrement blessées ;

ou

- un aéronef subit des dommages légers ;

ou

- des tiers subissent des dommages matériels légers.

Le fait qu'un événement soit classé dans cette catégorie n'exclut pas que la responsabilité du personnel impliqué soit engagée voire que les faits soient constitutifs d'une faute disciplinaire ou professionnelle.

2.7. Désignation et appellation des autorités hiérarchiques et fonctionnelles.

2.7.1. Chef de corps.

Pour les besoins de la présente instruction, le terme chef de corps est utilisé pour désigner le chef de corps, l'autorité militaire de premier niveau (AM1), le commandant de formation administrative, le commandement de détachement isolé ou l'autorité militaire de niveau équivalent.

2.7.2. Commandant de détachement isolé.

Par commandant de détachement isolé, il faut comprendre qu'il s'agit d'un officier supérieur chef de détachement désigné en mission, tant que lui-même et son personnel ne sont pas placés sous les ordres d'une autre AM1.

2.7.3. Chef de détachement permanent ou prépositionné.

Les chefs de détachements de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) permanents ou prépositionnés reçoivent des directives personnelles du général COM. ALAT qui leur accorde, si nécessaire, des prérogatives particulières en matière de sécurité aérienne.

2.7.4. Chef de détachement temporaire.

Il y a détachement temporaire lorsqu'un ou plusieurs aéronefs, accompagnés ou non de moyens terrestres, stationnent pour une durée supérieure à vingt-quatre heures hors du lieu d'implantation normale de leur unité (cf. instruction 3000/DEF/EMAT/PP/B.EMP/EMP/NP du 28 mars 2014 relative aux règles de sécurité aérienne encadrant l'exploitation des aéronefs habités de l'armée de terre). Le chef de détachement temporaire peut être pour emploi d'une AM1, notamment dans le cadre d'un exercice, ou être en mission isolée. En cas d'événement aéronautique, il constitue un maillon clef de la chaîne d'alerte.

2.7.5. Autorité militaire de premier niveau.

Chaque formation de l'armée de terre, y compris en opération extérieure (OPEX), dispose en son sein d'une autorité militaire, clairement identifiée et désignée par un arrêté signé du ministre des armées [par délégation, le CEMAT ou, pour les OPEX, le chef d'état-major des armées (CEMA)], qui exerce l'autorité et détient le pouvoir disciplinaire à l'égard de l'ensemble des militaires, quelle que soit son armée d'appartenance et sa position administrative. Cette autorité reçoit l'appellation d'AM1.

Dans les corps de l'armée de terre, c'est le chef de corps qui est AM1. L'exercice de l'autorité et le pouvoir disciplinaire d'autorité militaire de premier niveau sont donc des composantes de la fonction de chef de corps.

En opération extérieure, la directive administrative et logistique est généralement le document qui définit les autorités militaires de premier et de second niveau.

2.7.5.1. Autorité d'affectation.

On appelle « autorité d'affectation » l'autorité militaire de premier niveau dont relève organiquement un militaire. Elle est désignée par un arrêté signé du ministre des armées, par délégation pour l'armée de terre, le CEMAT.

2.7.5.2. Autorité d'emploi.

On appelle « autorité d'emploi » l'autorité militaire de premier niveau sous le commandement de laquelle un militaire est temporairement placé.

Lorsqu'un militaire est projeté en opération extérieure, il est placé sous le commandement d'une autorité militaire de premier niveau désignée par un arrêté signé du CEMA. Cette « autorité d'emploi » peut en particulier sanctionner les militaires placés sous ses ordres bien qu'elle ne soit pas leur AM1 d'affectation.

2.7.6. Autorité militaire de deuxième niveau.

Pour chaque formation de l'armée de terre, y compris en OPEX, il existe une autorité militaire qui exerce l'autorité et le pouvoir disciplinaire de deuxième niveau vis-à-vis de l'ensemble du personnel militaire affecté, quelle que soit son armée d'appartenance.

Cette autorité reçoit l'appellation d'autorité militaire de deuxième niveau (AM2). Elle est clairement identifiée par sa fonction et désignée par un arrêté signé du ministre des armées (par délégation, le CEMAT ou, pour les OPEX, le CEMA).

Cette autorité ne détient pas de pouvoir disciplinaire à l'égard des chefs de corps et des AM1 puisque ceux-ci relèvent exclusivement du pouvoir du ministre des armées.

2.7.7. Autorité militaire de troisième niveau.

Pour chaque formation de l'armée de terre, y compris en OPEX, il existe une autorité militaire qui exerce l'autorité et le pouvoir disciplinaire de troisième niveau. Cette autorité reçoit l'appellation d'autorité militaire de troisième niveau (AM3).

Cette autorité est clairement identifiée par sa fonction et désignée par un arrêté signé du ministre.

Elle exerce le pouvoir disciplinaire au dernier niveau pour les militaires du rang (MDR) de l'armée de terre y compris pour le cas des OPEX, au même titre que le ministre (CEMAT, par délégation sauf pour l'exercice du pouvoir disciplinaire à l'égard des autorités militaires de premier, deuxième et troisième niveaux et des officiers généraux) pour les officiers et les sous-officiers de l'armée de terre.

2.8. Division du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre chargée de la prévention et de la maîtrise des risques aéronautiques.

Au sein de l'armée de Terre, la division sécurité aéronautique (DIV. SA) du COMALAT est chargée de la prévention et de la maîtrise des risques aéronautiques.

Sous l'autorité du chef d'état-major du commandement de l'ALAT (CEM-COMALAT), la DIV.SA conçoit, met en œuvre et contrôle l'exécution des mesures de sécurité aéronautiques arrêtées par le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre.

Dans le cadre de la prévention et de l'amélioration continue de la sécurité aéronautique, la DIV. SA intervient dans la conduite des enquêtes concernant les événements aéronautiques survenant aux aéronefs exploités par l'armée de terre.

3. MESURES À PRENDRE, ACTIONS DES AUTORITÉS EN CAS D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

3.1. Cas d'un accident aérien ou d'un incident aérien grave ou d'un événement divers très grave ou divers grave d'aéronef.

3.1.1. Mesures à prendre par le personnel impliqué ou la première autorité qui en a connaissance.

Lorsqu'un accident aérien ou un événement très grave ou grave se produit, le commandant de bord, ou à défaut et dans l'ordre :

- le plus ancien des membres d'équipage ou des passagers, ou le chef de mission pour les drones, en état de prendre des décisions ;
- ou l'autorité militaire qui la première a connaissance de l'événement ou qui est arrivée la première sur les lieux,

doit prendre, chaque fois que possible, les mesures qui suivent.

3.1.1.1. Sauvegarde du personnel.

En cas d'AA ou d'incident aérien grave (IAG) ou d'événement divers très grave (EDTG) ou d'événement divers grave (EDG) d'aéronef, les mesures à prendre pour la sauvegarde du personnel sont :

- organiser les premiers secours (soins aux blessés, lutte contre l'incendie, etc.) ;
- éviter le sur-accident, risques de basculement de l'aéronef, risques liés aux substances toxiques ou nocives, poussières de matériaux composites ;

- mettre en alerte, avec déplacement systématique sur site, des moyens de secours médicaux locaux civils ou militaires (4) ;
- pendant les heures de service, appeler le numéro d'urgence de l'antenne médicale de rattachement, en dehors des heures de service, appeler le centre 15 ou les pompiers (ou 112 à partir de téléphone portable) et faire prévenir le médecin breveté aéronautique d'astreinte de l'antenne médicale de rattachement conformément au plan de secours aérodrome et à la note d'organisation des secours médicaux d'urgence du centre médical des armées de rattachement ;
- tout blessé consécutivement à un AA ou IAG doit être évacué allongé avec immobilisation du rachis par des moyens de secours adaptés civils ou militaires. Un bilan radiologique sera systématiquement effectué ;
- si l'aéronef a subi des dommages importants, un bilan radiologique est systématiquement effectué ;
- même dans le cas où les équipages et personnes impliqués sont en apparence indemnes, il est demandé à un médecin militaire d'être présent le plus tôt possible afin de s'assurer de la prise en charge et du suivi psychologique dans le temps du personnel ;
- une inscription au registre des constatations est effectuée systématiquement.

3.1.1.2. Sauvegarde du matériel et des biens.

En cas d'AA ou IAG ou EDTG ou EDG d'aéronef les mesures à prendre pour la sauvegarde du matériel et des biens sont :

- si l'intéressé a la compétence (titulaire d'une qualification dans le domaine de la mise en œuvre ou la maintenance des aéronefs), désactiver les circuits ou appareils en fonctionnement ou en attente de fonctionnement, en notant et/ou photographiant les positions des différents contacts, sélecteurs ou instruments avant et après leur manipulation ;
- prévenir ou faire prévenir la gendarmerie ou la prévôté (5) ;
- sécuriser la zone ;
- faire assurer la garde de l'aéronef et/ou de ses débris. En attendant qu'une unité soit désignée par le commandement territorial, s'adresser soit au commandement zonal terre, soit à la brigade de gendarmerie, soit à toute autre autorité civile ou militaire disposant des moyens nécessaires, en signalant le danger que présentent les munitions ou explosifs dont l'aéronef est éventuellement porteur. Si la garde de l'aéronef ne peut être confiée à aucune autre personne, assurer soi-même cette garde et dépêcher au besoin quelqu'un d'autre pour alerter le commandement ;
- préserver les documents de bord et, si un système d'enregistrement de paramètres et/ou de conversations sur le réseau de bord existe, assurer sa préservation. En cas d'accident aérien ou d'incident aérien grave seuls les enquêteurs de sécurité du BEAD-air peuvent réaliser ou faire réaliser la récupération de ces ensembles et, sauf disposition particulière des autorités judiciaires, en présence d'un officier de police judiciaire.

Par la suite :

- s'assurer périodiquement que l'aéronef est effectivement gardé ;
- prévenir toute détérioration de l'aéronef par les intempéries (amarrage, bâches, etc.) ;
- prendre les mesures nécessaires pour minimiser tout impact sur l'environnement.

3.1.1.3. Mesures visant à la protection du secret de la défense.

Une attention toute particulière est portée aux éléments de l'aéronef et à la documentation relevant de la protection du secret de la défense nationale. En opération extérieure, leur effacement et/ou destruction peut être décidé par le commandant opérationnel.

3.1.1.4. Mise en alerte des organismes concernés.

En cas d'AA ou IAG ou EDTG ou EDG d'aéronef ces organismes doivent être mis en alerte :

- faire prévenir l'organisme de la circulation aérienne concerné pour faire cesser toute recherche éventuelle (6) ;
- rendre compte par tout moyen au chef de corps et/ou à l'officier de sécurité des vols concerné et lui faire parvenir au plus tôt les éléments du message type (annexe IX.) ;
- prévenir ou faire prévenir les autorités compétentes en cas d'événement survenu à l'étranger ;
- prévenir ou faire prévenir le COM. ALAT, par la DIV.SA pendant les heures de service, ou par l'officier supérieur d'intervention (OSI) du COMALAT en dehors des heures de service ;
- prévenir ou faire prévenir le cabinet du CEMAT et l'état-major opérationnel-terre (EMOT).

3.1.1.5. Préparation de l'enquête.

En cas d'AA ou IAG ou EDTG ou EDG d'aéronef les mesures à prendre afin de préparer l'enquête sont :

- s'opposer à tout déplacement de l'aéronef ou de ses débris ou, en cas d'absolue nécessité de déplacer l'aéronef, le photographe ainsi que le site ou à défaut faire un croquis ;
- éviter de déplacer les commandes, manettes, contacts (autres que ceux cités au point 3.1.1.2.) et noter leur position ;
- noter sur un croquis précis l'emplacement des divers éléments nécessaires à l'enquête (marques ou éraflures sur les arbres, les buissons, les rochers et le sol, l'emplacement des éléments de l'épave, des corps etc.) ;
- si possible prendre des photographies de tous ces éléments ;
- pour un drone, s'opposer à toute manipulation dans la station sol hormis celles nécessaires à la sauvegarde des données ;
- dresser une liste complète des témoins et noter leur emplacement ;
- noter le lieu et l'heure d'évacuation des blessés ;
- préserver tous les éléments enregistrés au niveau de l'appareil et des systèmes de maintenance et de logistique ;
- sauvegarder toutes les données, en particulier les éléments de préparation de mission ;
- se mettre à la disposition de l'officier enquêteur pendant le temps que celui-ci juge nécessaire ;
- pour le personnel impliqué directement ou indirectement, rédiger un compte rendu qui est joint au dossier d'enquête.

L'autorité militaire précitée (qui a connaissance la première de l'événement ou qui est arrivée la première sur les lieux) ne peut quitter définitivement le site que sur ordre du commandement, ou après autorisation de l'autorité judiciaire, de l'officier enquêteur ou de l'enquêteur de première information désigné par le BEAD-air.

3.1.2. Mesures à prendre par le commandant de bord ou le chef de mission de drone ou par son suppléant.

Le commandant de bord de l'aéronef concerné ou le chef de mission de drone prend toutes les mesures énumérées au point 3.1.1., ou, en fonction de ses possibilités, participe à leur l'exécution.

3.1.3. Mesures à prendre par le chef de corps.

Les mesures à prendre par le chef de corps (AM 1) dans le cas d'un AA, d'un IAG d'aéronef, d'un EDTG ou d'un EDG relèvent de la responsabilité de l'autorité d'emploi lorsqu'elle est différente de l'autorité d'affectation.

Confronté à un événement aérien ou un événement divers très grave ou grave, le chef de corps ou l'autorité ayant reçu du COM. ALAT des prérogatives particulières en matière de sécurité aérienne, assisté de l'officier de sécurité des vols (OSV), doit prendre les mesures suivantes.

3.1.3.1. Mesures immédiates.

En cas d'AA ou d'IAG ou d'un EDTG ou d'un EDG d'aéronef, les mesures immédiates à prendre par le chef de corps sont :

- prévenir dans les deux heures qui suivent l'événement et par tous moyens le COM. ALAT, l'AM2, ou l'autorité d'emploi si elle est différente et, en métropole, le commandement zonal terre (COM ZT) ;
- s'assurer que les mesures de sauvegarde, de mise en alerte et de préparation de l'enquête prévues au point 3.1.1. sont prises ;
- prévenir les autorités de gendarmerie de tout incident, en particulier qui se produit à l'extérieur d'une enceinte militaire et est susceptible de donner lieu à l'ouverture d'une information judiciaire en raison d'éventuelles plaintes qui peuvent en découler. Les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des prélèvements sanguins sont précisées par l'instruction n° 1539/DEF/DCSSA/OSP/ORG du 13 mai 2011 relative au rôle du médecin en cas d'accident ou d'incident d'aéronef.

3.1.3.2. Mesures complémentaires.

En cas d'AA ou d'IAG ou d'un EDTG ou d'un EDG d'aéronef, les mesures complémentaires à prendre par le chef de corps sont :

- initier l'enquête préliminaire définie au point 4.1. ;
- envoyer dès que possible un message dont le modèle se trouve dans l'annexe XI. ;
- demander au médecin référent de l'unité, conformément à la réglementation en vigueur (7), de se prononcer sur l'aptitude du personnel impliqué ;
- s'il l'estime nécessaire, prendre des mesures conservatoires définies au 5.3.1. ;
- le cas échéant, prendre les mesures disciplinaires adaptées ;
- rendre compte à l'état-major du COMALAT, copie au conseil permanent de la sécurité aérienne de l'armée de terre (CPSA-AT), de toutes les mesures prises à son échelon et proposer les mesures

dépassant sa compétence.

Des sanctions disciplinaires ou professionnelles peuvent éventuellement être prises ou demandées par le chef de corps (AM1) conformément à la réglementation en vigueur.

3.1.4. Mesures à prendre par le commandant territorial.

Le commandant territorial doit prêter assistance au commandant de bord dans toutes ses démarches ou à défaut et dans l'ordre :

- le plus ancien des membres d'équipage, ou des passagers pour un aéronef habité, ou le chef de mission pour les drones, en état de prendre des décisions,
- ou l'autorité militaire qui la première a connaissance de l'événement ou qui est arrivée la première sur les lieux.

Il doit s'assurer que toutes les mesures de son niveau prévues au point 3.1.1. sont prises, notamment les mesures sanitaires.

De plus, il est chargé :

- de désigner l'unité chargée de la garde de l'aéronef ;
- d'assurer l'exploitation administrative et contentieuse de l'événement en liaison avec le service local du contentieux ;
- de transmettre son avis lorsque peuvent être mis en cause des éléments relevant de sa compétence (personnel, matériels, infrastructure).

3.1.5. Mesures à prendre par le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre.

Le COM. ALAT doit :

- initier une concertation avec le BEAD-air pour classifier l'événement lorsqu'il s'agit d'un incident aérien. Tout désaccord doit faire l'objet d'une confirmation écrite ;
- confirmer la classification de l'événement au chef de corps (AM1) ou l'autorité ayant reçu du COM. ALAT des prérogatives particulières en matière de sécurité aérienne ;
- décider de l'ouverture d'une enquête centrale, s'il le juge nécessaire ;
- désigner, le cas échéant, les membres de la commission d'enquête centrale ;
- proposer, demander ou déclencher, s'il le juge nécessaire, une enquête de commandement ;
- désigner le chef de corps (AM1) qui sera chargé du suivi du dossier dans la durée et de son archivage ;
- tenir le CPSA-AT informé de toute correspondance relative à l'enquête.

Dans le cadre d'une enquête centrale, le président de la commission d'enquête doit, en fonction des contraintes et possibilités, se rendre sur les lieux le plus rapidement possible.

S'il le juge nécessaire, le COM. ALAT adresse un message de notification aux unités de l'ALAT et/ou unités mettant en œuvre des drones (annexe XII.).

3.1.6. Mesures à prendre par la division maintenance de l'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

La division maintenance (DIV.MAINT) de l'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre (EM-COMALAT), en liaison avec la DIV.SA, propose au CEM-COMALAT le ou les mécaniciens enquêteurs à intégrer dans l'équipe du BEAD-air et/ou la commission d'enquête centrale.

3.1.7. Actions du chef de corps.

Les actions du chef de corps (AM1) dans le cas d'un AA ou d'un IAG ou d'un EDTG ou d'un EDG d'aéronef relèvent de la responsabilité de l'autorité d'affectation.

Au besoin, dans le cas où plusieurs formations sont concernées, ces actions sont coordonnées par l'AM1 désignée par le COM. ALAT (cf. point 3.1.5.) pour en assurer le suivi dans la durée.

Le chef de corps (AM1) de la formation d'appartenance des membres d'équipage et/ou détentrice de l'aéronef concerné, en fonction du lieu et ou de l'événement doit :

- faire rédiger un compte rendu détaillé de l'événement par les intervenants de la chaîne d'ordres de vol et le chef de mission ou de séance, qu'il soit de l'armée de terre ou d'une autre armée ou service ;
- dans le cas où il est procédé à une enquête centrale, rédiger un rapport à son niveau ;
- dans le cas où les faits sont susceptibles d'entraîner une comparution devant le conseil d'examen des faits professionnels, rédiger le rapport défini par l'instruction n° 230366/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM/1 du 16 juin 2014 relative à l'organisation et au fonctionnement des conseils d'examen des faits professionnels concernant les militaires et à l'effacement des sanctions professionnelles ;
- répondre aux demandes du président de la commission d'enquête centrale ;
- le cas échéant, se prononcer sur la responsabilité du personnel mis en cause et :
 - sanctionner disciplinairement à son niveau ou, si la sanction relève d'une autorité supérieure, procéder à une demande de sanction (instruction n° 230358/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM1 du 12 juin 2014 relative aux sanctions disciplinaires et à la suspension de fonctions applicables aux militaires) ;
 - proposer des sanctions professionnelles (voir point 5.).

3.1.8. Actions de l'autorité de second niveau.

L'AM2 de la formation d'appartenance des membres d'équipage et/ou détentrice de l'aéronef concerné, pourra être chargée en fonction du lieu et/ou de l'événement :

- d'émettre un avis hiérarchique en s'appuyant sur les fiches d'événements, les comptes rendus et le rapport d'enquête centrale ;
- d'émettre un avis sur les responsabilités et sur les sanctions professionnelles éventuellement proposées par les échelons subordonnés.

L'avis de l'AM2 est adressé au président du CPSA-AT, copie au COM. ALAT et à la DIV.SA. Cet avis permettra notamment de mettre en perspective l'événement en le replaçant dans le contexte des directives de l'AM2, de la doctrine et des conditions d'emploi de ses aéronefs.

3.1.9. Actions du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

3.1.9.1. Actions du commandant de l'aviation légère de l'armée de terre.

Le COM. ALAT :

- prononce les sanctions professionnelles éventuelles de son niveau ;
- récompense les actes exceptionnels ;
- adresse au CPSA-AT son avis sur le dossier d'événement aéronautique si le traitement de celui-ci relève de l'autorité du CEMAT ;
- dans un délai de trois mois, adresse au CEMAT une proposition de réponse aux recommandations émises dans le rapport d'enquête de sécurité du BEAD-air.

Le COM. ALAT a délégation des pouvoirs du ministre pour attribuer des points négatifs, dans la limite de 1 à 40 points (8).

L'envoi devant un conseil d'examen des faits professionnels est ordonné par le ministre des armées pour tout militaire ou par l'autorité habilitée à cet effet. Toutefois, les chefs d'état-major d'armée ou l'autorité correspondante pour les formations rattachées ne peuvent utiliser leur délégation de signature pour ordonner l'envoi d'un officier général ou d'une AM1, AM2 ou AM3.

3.1.9.2. Actions de l'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

En charge de la prévention et la maîtrise des risques aéronautiques, la DIV. SA :

- assure le suivi de l'événement ;
- assure l'exploitation du rapport du président de la commission d'enquête centrale ou décentralisée ;
- assure l'instruction du dossier ;
- soutenu par la DIV.MAINT du COMALAT, veille à la bonne prise en compte des conclusions des expertises techniques ;
- propose les mesures de prévention et/ou de protection ;
- assure la mise en œuvre et le suivi des actions et mesures arrêtées par le COM. ALAT ;
- assure la diffusion de l'information ;
- exploite les rapports d'enquête de sécurité émis par le BEAD-air ;
- se prononce sur les responsabilités (9).

La DIV. MAINT de l'EM-COMALAT :

- veille à la bonne exécution des expertises techniques et en rédige les éléments de synthèse du niveau du COMALAT ;
- fournit un avis sur les mesures prises ou proposées par les différents organismes concernés ;
- propose le cas échéant les mesures relevant de son domaine.

3.1.9.3. Actions du chef d'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

Sur la base des éléments fournis par la DIV.SA, le CEM-COMALAT émet un avis sur l'événement en précisant les mesures arrêtées et les actions en cours. Il se prononce sur la responsabilité du personnel impliqué, notamment en termes de fautes ou erreurs professionnelles, et fait transmettre le dossier complet au CPSA-AT.

3.1.10. Actions du conseil permanent de la sécurité aérienne de l'armée de terre.

Le conseil permanent de la sécurité aérienne de l'armée de terre (CPSA-AT) est chargé de :

- prendre en compte les dossiers d'enquête constitués, après traitement par l'EM-COMALAT ;
- s'assurer que les mesures prises et sanctions éventuelles prises ou proposées sont adaptées pour éviter ou, à défaut, minimiser les conséquences de nouveaux accidents ou incidents semblables ;
- rechercher les responsabilités engagées et, dans ce cadre, procéder ou faire procéder, le cas échéant, à des enquêtes particulières ;
- proposer au COM. ALAT les sanctions éventuelles de son niveau concernant le personnel dont la responsabilité est engagée ;
- constituer le dossier des affaires susceptibles de donner lieu à l'intervention du conseil d'examen des faits professionnels et le transmettre, avec un avis motivé, à l'autorité qualifiée pour ordonner la comparution du ou des militaires concernés devant ce conseil ;
- proposer au CEMAT (AA, IAG et EDTG) ou au général COM. ALAT [EDG ⁽¹⁰⁾] de mettre un terme aux dossiers d'enquête et soumettre la décision de clôture à sa signature ;
- émettre, le cas échéant, son avis dans le bulletin d'information des événements aériens (BIVA) ;
- assurer la diffusion des résumés de décisions de clôture d'enquête (R-DCE) et des décisions de clôture d'enquête réduites (DCE-R).

3.1.11. Actions du chef d'état-major de l'armée de terre.

Le CEMAT, au vu du dossier d'enquête relatif à un AA, un IAG ou un EDTG présenté par le CPSA-AT, est chargé de prononcer ⁽¹¹⁾ :

- les sanctions disciplinaires prévues par le règlement de discipline générale lorsque celles-ci dépassent les prérogatives des échelons subordonnés ;
- la décision de clôture d'enquête.

3.2. Cas d'un incident aérien léger ou d'un événement divers léger d'aéronef.

3.2.1. Mesures à prendre par le personnel impliqué.

Un compte rendu oral de l'événement est effectué sans délai au chef de corps (AM1). Ce dernier retransmet l'information au commandement de l'ALAT qui, éventuellement, lève le doute sur la classification de l'événement. Après examen approfondi des dommages à l'aéronef, un incident aérien initialement considéré léger peut être reclassé en incident aérien grave. Dans le doute, les différents intervenants veillent à bien préserver les éléments nécessaires à l'enquête en prenant en particulier les mesures prévues au point 3.1.1.2.

Le personnel impliqué rédige systématiquement un compte rendu individuel comportant le récit détaillé de l'événement et permettant la compréhension du contexte dans lequel il s'est produit.

3.2.2. Mesures à prendre par le commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

Le COMALAT portera à la connaissance du BEAD-air les événements entrant dans le champ de la liste figurant en annexe I. de l'arrêté du 6 février 2006 fixant la liste des incidents devant être portés à la connaissance du bureau enquêtes accidents défense air et reprise en annexe II. Dans le cas d'un incident aérien, la classification sera arrêtée en concertation avec ce dernier.

S'il le juge nécessaire, le COMALAT adresse un message de notification aux unités de l'ALAT et/ou unités mettant en œuvre des drones (annexe XII.).

En fonction du type d'événement et des circonstances, le COMALAT peut :

- décider de l'ouverture d'une enquête centrale, s'il le juge nécessaire, notamment si la chaîne de commandement est susceptible d'être mise en cause dans l'événement ;
- décider de l'ouverture d'une enquête réduite menée par le corps ou le détachement d'appartenance ;
- décider de clore l'enquête sur la base de l'enquête préliminaire.

Il désigne le chef de corps (AM1) qui sera chargé du suivi du dossier dans la durée et de son archivage.

Dans le cadre d'une enquête centrale, le président de la commission d'enquête devra, en fonction des contraintes et possibilités, se rendre sur les lieux le plus rapidement possible.

3.2.3. Mesures à prendre par le chef de corps.

Les mesures immédiates à prendre par le chef de corps dans le cas d'un incident aérien léger (IAL) ou d'un événement divers léger (EDL) d'aéronef relèvent de la responsabilité de l'autorité d'emploi lorsqu'elle est différente de l'autorité d'affectation.

Le chef de corps (AM1) ou l'autorité ayant reçu du COM. ALAT des prérogatives particulières en matière de sécurité des vols, assisté de l'OSV, fait procéder à une enquête préliminaire et adresse un message modèle type d'avis d'IAL ou d'EDL (annexe X.).

En cas d'enquête réduite, il désigne la commission d'enquête et assure la conduite des investigations conformément aux prescriptions de la présente instruction.

Au besoin, il demande au médecin référent de l'unité de se prononcer, conformément à la réglementation en vigueur ⁽¹²⁾, sur l'aptitude du personnel impliqué.

L'avis hiérarchique et les conclusions du chef de corps (AM1) sont adressés à la DIV.SA de l'EM-COMALAT, en charge de la prévention et la maîtrise des risques aéronautiques, copie au général commandant l'ALAT et au président du CPSA-AT.

3.2.4. Actions du chef de corps.

Les actions du chef de corps (AM1) dans le cas d'un IAL ou d'un EDL d'aéronef relèvent de la responsabilité de l'autorité d'affectation.

Au besoin, dans le cas où plusieurs formations sont concernées, ces actions sont coordonnées par l'AM1 désignée par le COMALAT (cf. point 3.2.2.) pour en assurer le suivi dans la durée.

Le chef de corps (AM1) de la formation d'appartenance des membres d'équipage et/ou détentrice de l'aéronef concerné, en fonction du lieu et ou de l'événement doit :

- dans le cas où il est procédé à une enquête centrale, rédiger un rapport à son niveau ;

- dans le cas où les faits sont susceptibles d'entraîner une comparution devant le conseil d'examen des faits professionnels, rédiger le rapport défini par l'instruction n° 230366/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM/1 du 16 juin 2014 relative à l'organisation et au fonctionnement des conseils d'examen des faits professionnels concernant les militaires et à l'effacement des sanctions professionnelles ;
- répondre aux demandes du président de la commission d'enquête centrale ;
- le cas échéant, se prononcer sur la responsabilité du personnel mis en cause et :
 - sanctionner disciplinairement à son niveau ou, si la sanction relève d'une autorité supérieure, procéder à une demande de sanction (instruction n° 230358/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM1 du 12 juin 2014 relative aux sanctions disciplinaires et à la suspension de fonctions applicables aux militaires) ;
 - proposer des sanctions professionnelles (voir point 5.).

3.2.5. Actions de l'autorité militaire de deuxième niveau.

L'AM2 de la formation d'appartenance des membres d'équipage et/ou détentrice de l'aéronef concerné pourra être chargée en fonction du lieu et/ou de l'événement :

- d'émettre un avis hiérarchique en s'appuyant sur les fiches d'événements et le rapport d'enquête ;
- d'émettre un avis sur les sanctions disciplinaires et/ou professionnelles éventuellement prononcées et/ou proposées par les échelons subordonnés.

L'avis de l'AM2 est adressé au président du CPSA-AT, copie au COM. ALAT et au chef de la DIV.SA. Cet avis permettra notamment de mettre en perspective l'événement en le replaçant dans le contexte des directives de l'AM2, de la doctrine et des conditions d'emploi de ses aéronefs.

3.2.6. Actions des divisions de l'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

En charge de la prévention et la maîtrise des risques aéronautiques, la DIV.SA :

- assure le suivi de l'événement ;
- assure l'instruction du dossier ;
- soutenu par la DIV.MAINT du COMALAT, veille à la réalisation et à la bonne prise en compte des conclusions des expertises techniques ;
- propose les mesures de prévention et/ou de protection ;
- assure la mise en œuvre et le suivi des actions et mesures arrêtées par le COM. ALAT ;
- assure la diffusion de l'information ;
- se prononce sur les responsabilités (13).

Le cas échéant, en fonction du type d'événement et de la procédure retenue, la DIV.SA :

- assure l'exploitation du rapport du président de la commission d'enquête centrale ou réduite ;
- exploite les rapports d'enquête de sécurité émis par le BEAD-air.

La DIV.MAINT :

- veille à la bonne exécution des expertises techniques et en rédige les éléments de synthèse du niveau du COMALAT ;
- fournit un avis sur les mesures prises ou proposées par les différents organismes concernés ;
- propose le cas échéant les mesures relevant de son domaine.

3.2.7. Actions du chef d'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.

Sur la base des éléments fournis par la DIV.SA, le CEM-COMALAT émet un avis sur le dossier d'événement en précisant les mesures arrêtées et les actions en cours. Il se prononce sur la responsabilité du personnel impliqué et fait transmettre le dossier complet au CPSA-AT.

3.2.8. Actions du conseil permanent de la sécurité aérienne.

Le conseil permanent de la sécurité aérienne de l'armée de terre est chargé de :

- prendre en compte les dossiers d'enquête constitués, après traitement par l'EM-COMALAT ;
- s'assurer que les mesures prises et sanctions éventuelles prises ou proposées sont de nature à éviter ou, à défaut, minimiser les conséquences de nouveaux accidents ou incidents semblables ;
- rechercher les responsabilités engagées et, dans ce cadre, procéder ou faire procéder, le cas échéant, à des enquêtes particulières ;
- proposer au COM.ALAT les sanctions éventuelles concernant le personnel dont la responsabilité est engagée ;
- constituer le dossier des affaires susceptibles de donner lieu à l'intervention d'un conseil d'examen des faits professionnels et le transmettre, avec un avis motivé, à l'autorité qualifiée pour ordonner la comparution du personnel concerné devant ce conseil ;
- proposer au COM. ALAT ⁽¹⁴⁾ de mettre un terme aux dossiers d'enquête pour lesquels la responsabilité du personnel est engagée et soumettre la décision de clôture d'enquête à sa signature ;
- émettre, le cas échéant, son avis dans le bulletin d'information des événements aériens (BIVA) ;
- assurer la diffusion des R-DCE et des DCE-R.

Après concertation avec la DIV.SA, le CPSA-AT peut classer un incident « sans suite ».

Le classement « sans suite » peut avoir lieu pour différentes raisons :

- les faits portés à la connaissance du CPSA-AT ne peuvent recevoir de qualification, il y a absence de faute ou d'erreur ou la faute ou l'erreur est insuffisamment caractérisée ;
- l'auteur de la faute ou l'erreur est demeuré inconnu et les conséquences de l'événement sont minimales ;
- le CPSA-AT estime que l'affaire n'est pas assez grave pour y donner suite. Il n'y a notamment pas de contentieux ni de poursuites judiciaires ;
- l'événement ne justifie pas l'attribution de points positifs ou l'inscription au tableau d'honneur de l'ALAT ;

- l'exploitation technique de l'événement n'apparaît d'aucun apport en termes de sécurité aérienne.

Le CPSA-AT informe alors les unités du classement sans suite.

Le classement sans suite ne signifie pas « clôture du dossier » ou « non-lieu ». Le CPSA-AT peut décider à tout moment de revenir sur sa décision de classement sans suite, en particulier en présence d'éléments nouveaux ou à la demande du COM.ALAT, et procéder ou faire procéder à un complément d'enquête. Le classement sans suite ne concerne pas les AA, IAG, EDTG et EDG.

Dans les cas où la responsabilité des personnes impliquées n'est pas engagée, le CPSA-AT clôt les enquêtes, hors accidents aériens, incidents aériens graves et événements divers très graves, par une décision de clôture d'enquête réduite (DCE-R) émise sous timbre CPSA-AT.

3.2.9. Actions du commandant de l'aviation légère de l'armée de terre.

Le COM. ALAT :

- prononce les sanctions professionnelles éventuelles de son niveau ;
- récompense les actes exceptionnels ;
- dans un délai de trois mois, adresse au CEMAT une proposition de réponse aux recommandations émises dans le rapport d'enquête de sécurité du BEAD-air.

Le COM. ALAT a délégation de pouvoirs du ministre des armées pour attribuer des points négatifs, dans la limite de 1 à 40 points.

Au vu du type d'enquête retenu et de l'avis émis par le CPSA-AT, le COM. ALAT prononce la DCE des IAL et EDL sauf si l'événement met en évidence une faute professionnelle ou une erreur professionnelle grave ou répétée justifiant la comparution du personnel impliqué devant un conseil d'examen des faits professionnels.

4. LES ENQUÊTES.

Tout événement aéronautique fait l'objet d'enquêtes qui ont pour but d'en rechercher et d'en analyser les circonstances et les causes afin de permettre au commandement de prendre les mesures propres à en éviter le renouvellement ou, à défaut, d'en minimiser les conséquences, d'identifier les éventuelles responsabilités et d'assurer le recueil et l'archivage des informations.

Elles comprennent tout ou partie des enquêtes décrites ci-après.

Ces enquêtes rassemblent des informations qui ne peuvent être communiquées ou diffusées que selon les règles en vigueur au sein du ministère des armées ⁽¹⁵⁾, notamment en ce qui concerne les informations nominatives. La mention « CONFIDENTIEL PERSONNEL » sera apposée sur les pièces et documents concernés.

Par ailleurs, l'officier de sécurité des vols ou l'officier possédant les compétences requises désigné pour effectuer une enquête faisant suite à un événement aéronautique doit s'appuyer sur le guide 12-01/COMALAT/BSV « enquête d'événement aérien ou divers survenant à des aéronefs de l'armée de terre ». Ce guide doit servir de canevas pour la conduite de toute enquête préliminaire, centrale, réduite ou particulière. Il doit être utilisé de manière systématique dans le cadre des prescriptions de la présente instruction à laquelle il ne se substitue pas.

4.1. L'enquête préliminaire.

Dès lors qu'un événement aéronautique s'est produit, le chef de corps (AM1) ou l'autorité ayant reçu du COM. ALAT des prérogatives particulières en matière de sécurité aérienne fait procéder sans délai à une enquête préliminaire dont le but est de recueillir dans les douze heures les premiers éléments relatifs aux causes et circonstances de l'événement. Ces éléments permettront en particulier de rédiger les messages, de procéder à la classification de l'événement, de décider des suites à donner et de rédiger la contribution au BIVA (*cf.* point 4.10.).

Sur la base des éléments fournis par l'unité dans le cadre de l'enquête préliminaire, le COMALAT décidera de la conduite d'une enquête réduite, d'une enquête centrale ou de la clôture du dossier.

Dans le cas d'un incident ne faisant pas l'objet d'une enquête réduite ou centrale, l'unité adresse à la DIV.SA un message détaillé proposant la clôture de l'enquête ou son classement sans suite.

Dans tous les cas, une copie du dossier d'enquête préliminaire est conservé et archivé au niveau de l'unité concernée.

Tout événement est l'objet d'une inscription au registre des actes journaliers de sécurité des vols, avec mention de sa classification et des suites à donner.

4.2. L'enquête de sécurité.

C'est une enquête déclenchée et conduite par le BEAD-air, après concertation avec le COMALAT, en cas d'accident aérien ou d'incident aérien grave. Elle peut aussi être déclenchée pour d'autres événements répondant aux critères de la liste figurant en annexe II. et devant être portés à la connaissance du BEAD-air.

L'enquête de sécurité a pour seul objet de déterminer les causes certaines ou possibles d'un accident ou d'un incident aérien et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

Elle n'a pas vocation à identifier les responsabilités, individuelles ou collectives, relatives à d'éventuels manquements ou faits remarquables.

En opérations, une enquête de sécurité peut être déclenchée par le BEAD-air dans la mesure où les circonstances en permettent l'exécution.

Cette enquête est diligentée par un officier enquêteur du BEAD-air. Elle peut être aussi effectuée, sous la responsabilité du BEAD-air, par un enquêteur de première information (EPI). Comme pour tout expert, la mise à disposition d'un EPI est soumise à l'accord préalable de son autorité de tutelle.

4.3. L'enquête centrale.

L'enquête centrale est ordonnée par le COM. ALAT dans tous les cas d'accidents et d'incidents ou événements très graves ou graves et lorsque celui-ci l'estime nécessaire pour d'autres événements notamment en cas de dommages aux tiers, d'enquête judiciaire, de faits susceptibles de constituer des fautes ou erreurs professionnelles graves, ou en cas de mise en cause directe ou indirecte de la chaîne de commandement. Elle est conduite par une commission qui a pour but de déterminer les causes de l'événement et de se prononcer sur une éventuelle responsabilité du personnel impliqué. Elle doit avoir lieu le plus rapidement possible après l'événement, en fonction des contraintes.

L'enquête centrale est effectuée au profit du COM. ALAT ; l'EM-COMALAT assure son pilotage et l'exploitation des conclusions et recommandations émises au travers du rapport d'enquête, après transmission du dossier par le président de la commission.

Le CEM-COMALAT, sur proposition de la DIV.SA, émet systématiquement un avis sur les causes de l'événement et les responsabilités éventuelles du personnel impliqué, notamment en termes de fautes ou d'erreurs professionnelles. Cet avis contient en particulier le point des mesures prises et des actions en cours.

4.3.1. Composition de la commission.

La commission d'enquête centrale est présidée par un officier supérieur désigné par le COM. ALAT. Cet officier est responsable de la conduite de l'enquête.

Le président constitue la commission en fonction des besoins de l'enquête. Il choisit éventuellement les membres qui lui sont utiles en liaison avec l'EM-COMALAT.

4.3.2. Déroulement.

Les modalités d'exécution de l'enquête centrale sont fixées par le COM. ALAT, notamment au travers du guide 12-01 /COMALAT/BSV « enquête d'événement aérien ou divers survenant à des aéronefs de l'armée de terre ».

4.3.3. Rapport.

Le président de la commission d'enquête centrale est chargé de la rédaction du rapport d'enquête centrale.

Ce rapport est établi selon le modèle figurant en annexe VI. Après avis du CEM-COMALAT, il est adressé, aux destinataires décrits en annexe IV., dans les 45 jours qui suivent le déclenchement de l'enquête centrale ou la réception du rapport d'enquête de sécurité du BEAD-air lorsque l'événement relève de la compétence de cet organisme. Dans ce dernier cas, un rapport initial sera adressé au général COM. ALAT, copie à la DIV.SA et au CPSA-AT, dans les 45 jours qui suivent le déclenchement de l'enquête centrale.

En cas de contentieux, la DIV.SA établit un exemplaire supplémentaire et l'adresse aux autorités concernées.

La première partie du rapport d'enquête centrale reconstitue les faits et établit les circonstances et les conséquences. Il contient ensuite les éléments d'information nécessaires au commandement pour évaluer les responsabilités et propose les mesures propres à éviter le renouvellement d'événements ou d'accidents semblables ou, à défaut, d'en minimiser les conséquences. Il se prononce sur la responsabilité éventuelle du personnel impliqué, notamment en termes de fautes ou d'erreurs professionnelles, mais ne contient aucune proposition de sanctions.

4.4. L'enquête réduite.

L'enquête réduite est ordonnée par le COM. ALAT, en liaison avec le chef de la DIV.SA, dans le cas d'un IAL ou EDL.

Elle est menée, sous couvert du chef de corps (AM1), par l'unité concernée par l'événement.

L'officier de sécurité des vols constitue le dossier d'enquête et rédige une fiche d'événement.

La fiche, émise sous timbre du chef de corps (AM1), est adressée aux destinataires décrits en annexe V. dans les quinze jours qui suivent l'événement.

Si, en cours d'enquête, le chef de corps estime que l'étude de certains éléments dépasse la compétence de la commission, il propose au COM. ALAT le déclenchement d'une enquête centrale.

Les événements entraînant la mise en cause directe ou indirecte de la chaîne de commandement sont exclus du champ des enquêtes réduites.

4.4.1. Composition de la commission.

Le chef de corps (AM1) ou l'autorité ayant reçu du COM. ALAT des prérogatives particulières en matière de sécurité des vols, est président de la commission d'enquête.

À ce titre, il désigne les autres membres de la commission parmi le personnel placé sous ses ordres, à savoir :

- l'OSV ou, à défaut, un officier disposant des compétences requises ;
- un officier de maintenance des matériels aéronautiques du corps ;
- un personnel administratif (cas de dommages aux tiers) ;
- tout autre expert nécessaire à la compréhension de l'événement.

Le chef de corps bénéficie du soutien du médecin référent du corps et peut, s'il le juge nécessaire, demander à son autorité médicale de rattachement la désignation d'un médecin intégré à la commission d'enquête.

4.4.2. Déroulement.

Le président de la commission d'enquête réduite :

- fait établir un dossier conforme aux directives du COM. ALAT ;
- sous couvert du chef de corps (AM1), adresse dans les 15 jours ouvrables un exemplaire de ce dossier aux différentes autorités et organismes selon la procédure décrite en annexe V.

4.5. L'enquête de commandement.

Lorsque, au cours d'une enquête centrale ou d'une enquête réduite liée à un événement aéronautique, la responsabilité des divers échelons de commandement paraît mise en cause, une enquête de commandement peut être ordonnée à la demande du COM. ALAT, des autorités hiérarchiques ou du président du CPSA-AT.

Sa mise en œuvre est régie par des instructions et directives spécifiques ⁽¹⁶⁾.

Dans tous les cas d'événements aéronautiques, le CEMAT et les AM1, AM2 et AM3 peuvent déclencher une enquête de commandement.

4.6. L'enquête particulière.

Conformément à ses attributions, le CPSA-AT est chargé de rechercher les responsabilités engagées ; dans ce cadre, il procède ou fait procéder, le cas échéant, à des enquêtes particulières.

4.7. Cas particulier d'un événement aéronautique impliquant du personnel ou des matériels des troupes aéroportées.

En cas d'accident ou incident survenant dans le cadre d'une activité de défense, au cours de la mise en œuvre d'un parachute ou d'une opération de largage au départ d'un aéronef exploité par l'armée de terre, le déclenchement de l'enquête relève de l'organisme d'appartenance du personnel ou du matériel parachuté. Cet organisme mène alors une enquête préliminaire conjointe avec l'unité mettant en œuvre l'aéronef largueur, destinée à déterminer si l'aéronef ou son équipage peuvent être rangés parmi les causes. Dans l'affirmative, le COM. ALAT et, le cas échéant, le directeur du BEAD-air sont saisis pour conduire l'enquête de sécurité.

La responsabilité de l'ALAT est limitée à la mise en œuvre normale de l'aéronef dans son domaine de vol, conformément aux procédures et dans le cadre de la mission.

Tout dommage au personnel ou matériel aéroporté ne pouvant être directement imputé à une utilisation inadéquate de l'aéronef ou directement consécutif à la mise en œuvre de l'aéronef ne peut être déclaré comme événement aérien.

4.8. L'enquête judiciaire.

Dans le cas ou, à la suite de l'information judiciaire, le procureur décide l'ouverture d'une enquête judiciaire, cette enquête a priorité sur la ou les enquêtes militaires. Les modalités de collaboration avec l'autorité judiciaire sont décrites dans le guide 12-01 de l'enquêteur édité sous timbre du COM. ALAT.

Le lien entre l'autorité militaire et l'autorité judiciaire est établi au travers de l'AM3.

La circulaire du 11 mars 2015 ⁽¹⁾ relative à la communication aux administrations publiques et aux organismes exerçant une prérogative de puissance publique d'informations ou copies de pièces issues des procédures pénales diligentées contre des fonctionnaires et agents publics précise les modalités de communication aux administrations publiques et aux organismes exerçant une prérogative de puissance publique d'informations ou copies de pièces issues des procédures pénales diligentées contre des fonctionnaires et agents publics.

4.9. Les clôtures d'enquête.

4.9.1. Principes de base.

L'autorité chargée de clore le dossier d'enquête et d'en arrêter les conclusions valide tout ou partie des recommandations. Si les conclusions lui paraissent devoir être approfondies, elle peut demander des éléments complémentaires ou, le cas échéant, ordonner une enquête de son niveau voire demander une enquête de niveau supérieur.

La clôture des enquêtes préliminaires déclenchées par le chef de corps (AM1) qui n'ont pas donné lieu à une enquête centrale relève du COM. ALAT (chef de la DIV.SA par délégation).

En fonction du type d'enquête et de l'autorité qui l'a déclenchée, la clôture est effectuée par un message, une décision de clôture d'enquête réduite ou une décision de clôture d'enquête.

L'autorité qui a ordonné l'enquête met en œuvre les recommandations validées, cette mise en œuvre est suivie par l'autorité de niveau supérieur.

Pour les incidents aériens légers et événements divers graves, le message d'avis émis par le chef de corps fait office de message de déclenchement d'enquête préliminaire.

4.9.2. Autorités chargées de clore les dossiers d'enquête.

Dans le cas où des sanctions sont prononcées, les décisions de clôtures d'enquêtes ne peuvent être prononcées avant épuisement des délais de recours.

Lorsqu'une enquête relative à un événement aéronautique est achevée et les mesures et actions sont arrêtées et prises en compte, la décision de clôture est prononcée sur proposition du CPSA-AT par :

- le CEMAT pour :
 - les AA, hors drones de catégorie M-0, M-I ;
 - les IAG et EDTG, hors drones de catégorie M-0, M-I, M-II et M-III;
 - tous les incidents ayant été occasionnés par :

- une faute ou une erreur professionnelle grave ;
- une faute ou une erreur professionnelle répétée ;
- tous les événements aéronautiques ayant entraîné des sanctions disciplinaires d'un niveau supérieur à l'AM2 ;
- le COM. ALAT pour tous les autres événements donnant lieu à des sanctions ou des récompenses ;
- le président du CPSA-AT, pour tous les autres événements ayant donné lieu à une enquête centrale ou une enquête réduite ;
- l'adjoint au COM. ALAT, le CEM-COMALAT ou le chef de la DIV.SA, pour les événements clos sur la base d'une enquête préliminaire, selon les dispositions fixées par le COM. ALAT.

Les catégories de drones citées *supra* sont définies par l'arrêté du 24 décembre 2013 fixant les règles relatives à la conception et aux conditions d'utilisation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile qui circulent sans aucune personne à bord.

Les événements relevant du CEMAT et/ou du COM. ALAT donnent lieu à l'élaboration d'une DCE contenant les informations nominatives, avec apposition de la mention « CONFIDENTIEL PERSONNEL », et d'un R-DCE sans information nominative.

Les événements clos par le CPSA-AT donnent lieu à une DCE-R.

La décision de clôture d'enquête est rédigée selon un format particulier (annexe XIII.). Il pourra être adapté par le président du CPSA-AT pour répondre aux besoins spécifiques du traitement de l'événement.

Le président du CPSA-AT peut procéder au classement « sans suite » (voir point 3.2.5.) de dossiers d'enquête, en particulier lorsque les éléments disponibles ne permettent pas de se prononcer sur les causes. Les dossiers classés sans suite peuvent être rouverts sur la base d'éléments nouveaux portés à la connaissance du CPSA-AT ou du COM. ALAT.

Le résumé de décision de clôture d'enquête a deux vocations principales qui sont d'améliorer la prise en compte des mesures et actions et de permettre l'exploitation pédagogique de l'événement. Il reprend en particulier les principales mesures arrêtées par le COM. ALAT, explicitées dans l'avis émis par le CEM-COMALAT.

Les résumés de décisions de clôtures d'enquête et décisions de clôtures d'enquêtes réduites sont émises sous timbre CPSA-AT.

4.10. Le bulletin d'information des événements aériens.

Le BIVA permet de diffuser rapidement l'information à destination de tous les opérateurs de l'armée de terre. Il se base sur les informations recueillies au cours de l'enquête préliminaire.

Tous les événements aériens (avions, hélicoptères, drones) sont rapportés dans le BIVA. À ce titre, compte tenu de l'importance de cette première information, les chefs de corps (AM1) doivent veiller à ce que les fiches BIVA soient adressées à la DIV.SA dans les trois jours qui suivent l'événement. Si nécessaire, des délais supplémentaires peuvent être accordés à l'unité par le chef de la DIV.SA.

Le BIVA est une publication mensuelle. Son édition est à la charge de la DIV.SA de l'EM-COMALAT, en charge de la prévention et la maîtrise des risques aéronautiques. Il est systématiquement évoqué au cours des réunions mensuelles effectuées au sein des unités.

5. MESURES EXCEPTIONNELLES, RÉCOMPENSES ET SANCTIONS.

Les conclusions des investigations menées à l'occasion d'un événement aéronautique peuvent, le cas échéant, conduire le commandement à récompenser ou sanctionner le personnel concerné.

5.1. Mesures exceptionnelles.

La mise en application des dispositions prévues par le décret n° 2008-958 du 12 septembre 2008 modifié, relatif à l'avancement à titre exceptionnel des militaires peut être considérée pour un personnel ayant rendu des services exceptionnels à l'occasion d'un événement aérien, de surcroît si il a été mortellement ou grièvement blessé. Les notions de service exceptionnel, d'action d'éclat ou d'acte de bravoure sont à considérer pour le personnel blessé au cours d'un événement, sous réserve qu'il n'ait pas commis de faute (17) disciplinaire ou professionnelle au cours de cet événement.

L'acte de bravoure peut se définir par l'engagement délibéré de son auteur dans une action comportant un risque physique exceptionnel mais qui n'est pas nécessairement couronné de succès. Différant ainsi de l'action d'éclat, l'acte de bravoure relève des services exceptionnels mentionnés à l'article L4136-1 du code de la défense.

5.2. Récompenses.

5.2.1. Attribution de la médaille de l'aéronautique à titre exceptionnel.

Il appartient au COMA. ALAT d'initier une éventuelle procédure de proposition d'attribution de la médaille de l'aéronautique à titre posthume ou exceptionnel.

5.2.2. Récompenses pour services exceptionnels.

Les récompenses pour services exceptionnels, prévues à l'article D4137-7 du code de la défense relatif aux récompenses pouvant être attribuées, à titre individuel aux militaires français ou étrangers, ou à titre collectif aux unités françaises ou étrangères, sont :

- les citations sans croix ;
- les témoignages de satisfaction ;
- les lettres de félicitations.

Elles peuvent être attribuées à l'occasion de services aériens. L'instruction n° 13160/DEF/CAB/SDBC/DECO/A du 27 juin 2014 fixant les modalités de mise en œuvre de l'arrêté déterminant les autorités habilitées à décerner les différentes récompenses pour services exceptionnels ainsi que les modalités de leur attribution, définit la liste des autorités habilitées à les décerner.

5.2.3. Récompenses au titre du service courant pour des actes révélant une exceptionnelle valeur professionnelle.

En matière aéronautique, elles comprennent les points positifs et l'inscription au tableau d'honneur de l'ALAT. Elles ne sont pas exclusives des récompenses pour services exceptionnels.

5.2.3.1. Les points positifs.

Les actes révélant une exceptionnelle valeur professionnelle peuvent donner lieu, outre l'attribution des récompenses, à l'octroi de points positifs. Ils ne sont pas exclusifs des autres récompenses.

L'attribution des points positifs est individuelle ou collective. Elle peut être systématique ou exceptionnelle.

L'attribution exceptionnelle de points positifs peut ne pas être liée à une enquête pour événement aéronautique.

Les points positifs sont inscrits dans le dossier individuel du personnel. Ils entrent en ligne de compte dans l'appréciation générale de la manière de servir et peuvent jouer un rôle dans la notation et l'avancement du personnel concerné.

Conformément à l'arrêté du 16 juillet 2012 pris en application des articles D4137-5 et D4137-8 du code de la défense ils sont attribués :

- pour des actes révélant un exceptionnel degré de valeur professionnelle dans une limite de 40 points par acte ;
- pour le personnel navigant, après l'obtention de leur brevet, à raison de 10 points par tranche de 500 heures de vol sans événement aéronautique, faute ou erreur engageant leur responsabilité (18) ;
- pour les contrôleurs de la sécurité aérienne ou les mécaniciens à raison de 10 points par tranche de trois années consécutives dans l'exercice pratique de leur spécialité et sans faute ni erreur professionnelle engageant leur responsabilité (19) ;

Les points positifs peuvent être attribués exceptionnellement aux élèves en école pour des actes remarquables sur proposition du commandant de l'école.

Les points positifs sont attribués par le CEMAT ou par le COM. ALAT sur proposition des différents échelons du commandement et après avis du CPSA-AT (annexes XV. et XVI. pour l'attribution systématique).

Tout personnel totalisant 60 points positifs, peut faire l'objet d'un mémoire de proposition pour la médaille de l'aéronautique.

Toute attribution exceptionnelle de points positifs fait l'objet d'une décision qui est transmise aux destinataires suivants :

- premier notateur ;
- autorité notant en dernier ressort ;
- CPSA-AT.

Cette décision indique les grade, nom, prénom, numéro d'identification défense (NID), la date d'attribution, la fonction exercée par l'intéressé et les circonstances dans lesquelles l'acte a été accompli.

Les points positifs sont inscrits sur un feuillet inclus dans le dossier personnel deuxième partie de l'intéressé.

5.2.3.2. L'inscription au tableau d'honneur de la sécurité des vols de l'aviation légère de l'armée de terre.

Les autorités hiérarchiques sont habilitées à demander l'inscription au tableau d'honneur de la sécurité des vols de l'ALAT d'un personnel ayant effectué des actions remarquables en matière de sécurité des vols.

L'inscription est décidée par le COM. ALAT sur proposition de la DIV.SA. Ce dernier veillera, le cas échéant, à l'informer des événements aéronautiques clôturés ou non dans lesquels le personnel concerné a été impliqué.

Le dossier de demande d'inscription au tableau d'honneur de la sécurité des vols de l'ALAT comportera impérativement la mention des événements aéronautiques dans lesquels le ou les intéressés ont été impliqués. La DIV.SA mentionnera si leur responsabilité a été engagée ou non, si des fautes ou erreurs professionnelles ont été retenues.

L'inscription n'est pas une récompense. À ce titre, elle ne se substitue pas à une éventuelle lettre ou témoignage de satisfaction.

5.3. Mesures conservatoires et sanctions.

5.3.1. Mesures conservatoires, arrêt provisoire de vol ou suspension provisoire de l'exercice d'une qualification.

Sans préjuger du prononcé de sanctions professionnelles, des mesures conservatoires d'arrêt provisoire de vol ou de suspension provisoire de l'exercice de l'activité correspondant au degré de qualification dans la spécialité peuvent être prises à l'égard de tout militaire impliqué dans un événement aéronautique susceptible de remettre en cause son aptitude professionnelle ⁽²⁰⁾ :

- dans la limite de quarante-cinq jours par le CEMAT, après avis du CPSA-AT ;
- dans la limite de trente jours par le chef de corps (AM1) avec compte rendu à l'AM2, au COM. ALAT et au CPSA-AT.

5.3.2. Règles générales concernant les sanctions.

Les points négatifs conviennent mieux qu'une sanction disciplinaire lorsque les manquements consistent en la méconnaissance ou la mauvaise application de règles techniques ou lorsque l'objectif est de réguler des comportements dans le cadre de l'exercice des qualifications aéronautiques.

En l'absence de manquement avéré, ou si uniquement des faits de peu de gravité sont révélés, l'autorité hiérarchique (ou le CPSA-AT) peut décider de procéder au classement du dossier, préférant le cas échéant adresser des observations au personnel concerné (avec inscription au registre du rapport hiérarchique).

En l'absence de manquement, le supérieur hiérarchique peut, en fonction des circonstances et du contexte, informer l'ensemble du personnel placé sous ses ordres de l'absence de suites données à l'enquête pour préserver la réputation de l'intéressé.

La règle « non bis in idem » n'interdit pas le cumul des sanctions pénales et des sanctions disciplinaires ou professionnelles encourues pour les mêmes faits dans la mesure où l'institution de chacun de ces types de sanction repose sur des objets différents et tend à assurer la sauvegarde de valeurs et d'intérêts qui ne se confondent pas. Le cumul n'est toutefois admis que sous réserve du respect du principe de proportionnalité.

Dans l'hypothèse où le CPSA-AT est saisi de demandes de sanctions professionnelles, les avis des différentes autorités hiérarchiques, et les motifs des sanctions proposées pour ce qui relève des faits qui lui sont imputés sont communiqués à l'intéressé. Les informations nominatives relatives à tout autre personnel impliqué ne sont pas communiquées.

5.3.3. Sanctions disciplinaires.

L'exercice du pouvoir disciplinaire incombe à l'autorité hiérarchique qui agit conformément aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux droits et obligations du personnel de l'armée de terre. Pour le personnel militaire, elles relèvent de l'arrêté du 27 juillet 2017 pris en application des articles R4137-10 à R4137-12 et de l'article R4137-25 du Livre premier de la Partie 4. du code de la défense relatifs aux sanctions

disciplinaires et à la suspension de fonctions applicables aux militaires fixant, au sein de l'armée de terre, la liste des autorités militaires investies du pouvoir disciplinaire d'autorité militaire de premier niveau ou d'autorité militaire de deuxième niveau et l'instruction n° 230358/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM1 du 12 juin 2014 relative aux sanctions disciplinaires et à la suspension de fonctions applicables aux militaires.

Le chef de corps (AM1) a un rôle déterminant dans la procédure disciplinaire, dans la mesure où il est le passage obligé du prononcé d'une sanction disciplinaire, sauf lorsque le ministre des armées décide d'utiliser la procédure prévue par le dernier alinéa de l'article R4137-17 du code de la défense.

En effet, le chef militaire ou civil du militaire qui a commis une faute ou un manquement ne propose pas, et ne peut imposer, le type et le niveau de la sanction qu'il souhaite voir infliger à l'intéressé.

Il en résulte qu'il appartient à l'autorité militaire de premier niveau, après avoir reçu le militaire en cause :

- soit de décider qu'il n'y a pas matière à sanctionner disciplinairement l'intéressé ;
- soit de prononcer une sanction du premier groupe dans la limite de son pouvoir disciplinaire ;
- soit de transmettre le dossier à son AM2, si elle estime que la faute ou le manquement du militaire en cause justifie une sanction disciplinaire plus sévère.

L'indemnité pour services aériens cesse d'être allouée aux ayants droits sanctionnés d'arrêts avec période d'isolement pendant toute la durée de la sanction. Toutefois, si les intéressés sont appelés à effectuer des services aériens commandés, l'indemnité leur est allouée pour chacune des journées au cours desquelles ils exécutent un ou plusieurs de ces services.

5.3.4. Sanctions professionnelles.

Dans le domaine aéronautique, pour les militaires servant au sein de l'armée de terre, la soumission au régime des sanctions professionnelles est conditionnée par la possession des titres qui reconnaissent une qualification particulière pour exercer une activité directement liée à la conduite et aux mouvements des aéronefs, y compris le contrôle et la surveillance des activités aériennes, l'appontage des aéronefs, ainsi que la mise en œuvre et la maintenance de ces appareils (arrêté du 19 décembre 2012 relatif aux titres reconnaissant une qualification particulière pour exercer une activité professionnelle, dont la possession soumet les militaires au régime des sanctions professionnelles).

Les actes constituant des fautes ou manquements aux règles professionnelles sont qualifiés :

- de fautes professionnelles lorsqu'ils constituent une violation délibérée des ordres et des règlements (21). Ils ne peuvent alors être sanctionnés qu'après l'intervention du conseil d'examen des faits professionnels de l'armée ou de la formation rattachée à laquelle appartient le militaire concerné ;
- d'erreurs professionnelles lorsqu'ils procèdent d'une technicité insuffisante ou d'une défaillance humaine. Ils peuvent être sanctionnés de points négatifs, dans la limite du barème fixé par l'annexe de l'arrêté du 17 novembre 2005 relatif au barème de points négatifs pouvant être infligés aux militaires, sauf s'ils conduisent à mettre en cause l'aptitude professionnelle des militaires devant le conseil d'examen des faits professionnels de l'armée ou de la formation rattachée à laquelle appartient le militaire concerné.

Il en découle qu'une inobservation consciente et délibérée des consignes permanentes ou des normes d'utilisation des matériels au sol et en vol peut être constitutive d'une faute professionnelle.

Pour le personnel de l'armée de terre, le COM. ALAT attribue dans la limite de 1 à 40 points négatifs sur délégation de pouvoirs du ministre (arrêté du 25 juillet 2014 portant délégation de pouvoirs du ministre de la défense à des autorités militaires en matière de sanctions professionnelles applicables aux militaires).

5.3.5. Retrait de la médaille de l'aéronautique.

L'exceptionnelle gravité des fautes professionnelles relevées au cours d'un événement aérien peut conduire à un retrait de la médaille de l'aéronautique (décret du 16 mai 1949 modifié, relatif à la médaille aéronautique).

À ce titre, toute autorité ayant connaissance de faits susceptibles de justifier une décision de retrait de la décoration en informe sans délai par écrit le COM. ALAT. Dès lors que ce dernier reconnaît l'exceptionnelle gravité des faits, ceux-ci sont portés à la connaissance du CEMAT qui se charge d'en rendre compte au conseil de la médaille de l'aéronautique. Ainsi, la procédure permettant le retrait de la médaille pourra être initiée.

Au cours de la procédure, l'armée de terre pourra intervenir et/ou pourra être sollicitée par le conseil afin d'apporter des explications ou précisions sur les faits pour lesquels la procédure a été initiée.

Le conseil de la médaille de l'aéronautique dépend du ministre des armées (sous-direction des bureaux des cabinets [SDBC] du ministre des armées). Sa présidence est assurée par le ministre des armées (par délégation, le sous-directeur des bureaux des cabinets).

Le conseil se réunit deux fois par an (mai et octobre) pour arrêter les décisions d'attribution et de retrait de la médaille. La décision du conseil de la médaille de l'aéronautique est publiée par arrêté.

5.3.6. Catégories de sanctions professionnelles.

5.3.6.1. Retrait total de qualification, temporaire ou définitif.

Prononcé par le ministre des armées après consultation du conseil d'examen des faits professionnels décrit au point 5.4., il entraîne l'interdiction temporaire (6 mois maximum) ou définitive d'exercer la spécialité concernée ainsi que la suppression immédiate des avantages pécuniaires afférents.

5.3.6.2. Retrait partiel de qualification, temporaire ou définitif.

Prononcé par le ministre des armées après consultation du conseil d'examen des faits professionnels, il entraîne l'interdiction temporaire (1 an maximum) ou définitive d'exercer l'activité correspondante au degré de qualification dans la spécialité concernée.

5.3.6.3. Points négatifs.

Les points négatifs interviennent pour l'appréciation de la valeur professionnelle du militaire. L'attribution de points négatifs signifie que l'intéressé a commis des erreurs professionnelles qui justifient une sanction eu égard à son ancienneté et son expérience professionnelle, dans le contexte particulier de l'événement. À ce titre, les points négatifs constituent un élément de l'appréciation de l'aptitude professionnelle du personnel. Seuls les faits qui témoignent du déficit de la qualité des services rendus et de comportements répréhensibles, y compris extérieurs à la fonction, peuvent justifier un impact négatif sur l'appréciation annuelle du personnel concerné.

Les points négatifs sont attribués par le COM. ALAT, sur proposition des différents échelons du commandement et après avis du CPSA-AT.

Le taux de la sanction fixé par le barème objet de l'arrêté du 17 novembre 2005 relatif au barème de points négatifs pouvant être infligés aux militaires pour chaque faute ou manquement constitue le taux maximum qui peut être infligé lorsque la responsabilité du militaire est directement et totalement engagée, sans circonstances atténuantes.

L'attribution tient compte des deux facteurs éventuels d'aggravation ou d'atténuation suivants :

- ancienneté du personnel sur le plan professionnel ;

- conditions spéciales du vol considéré (liaison, instruction, opération, etc.).

Le cumul de plus de 40 points négatifs non effacés dans une période de douze mois est susceptible d'entraîner une sanction de retrait de qualification professionnelle, si le militaire concerné commet une nouvelle faute ou un nouveau manquement de gravité équivalente ou supérieure.

L'attribution de points négatifs n'est pas applicable aux élèves en école, non brevetés.

Le personnel objet d'une proposition d'attribution de points négatifs par le CPSA-AT reçoit communication d'un extrait individualisé du dossier d'enquête (EIDE) relatif à l'événement concerné. Ce dossier contient les informations relatives aux faits mettant ou pouvant mettre en cause l'intéressé, à l'exclusion des sanctions et informations nominatives relatives aux personnes impliquées et de tout élément susceptible de porter atteinte à la vie privée. Avant sanction, l'intéressé a le droit de s'expliquer oralement ou par écrit sur les faits qui lui sont reprochés devant l'autorité militaire de premier niveau dont il relève. Au préalable, un délai de réflexion, qui ne peut être inférieur à un jour franc à compter du jour de la communication du dossier, lui est obligatoirement laissé. Il peut, s'il le juge nécessaire, formuler par écrit ses observations sur les faits qui lui reprochés et solliciter un entretien avec le COM. ALAT.

Lorsqu'une sanction est prononcée par une autorité supérieure au chef de corps (AM1), seule la possibilité d'exprimer des observations par écrit est prévue par le code de la défense. Le COM. ALAT a donc toute latitude pour accorder ou non un entretien à l'intéressé.

À l'issue du processus de communication, le COM. ALAT décide de la sanction et fait procéder à sa notification.

Toute attribution de points négatifs fait l'objet d'une décision dont la transmission relève du COM. ALAT. En règle générale, elle est transmise aux destinataires suivants :

- CPSA-AT pour insertion au dossier d'enquête ;
- chef de corps (AM1) dont relève le militaire concerné pour notification à l'intéressé.

Cette décision indique les grades, nom, prénom et NID, la date du prononcé de la sanction, la fonction exercée par l'intéressé et les circonstances dans lesquelles l'acte a été accompli.

5.3.7. Cumul des sanctions.

Le cumul d'une sanction disciplinaire avec une sanction professionnelle est possible. Le cumul de deux sanctions professionnelles pour un même fait n'est pas possible. Si au cours de l'enquête plusieurs faits distincts susceptibles d'entraîner des sanctions sont constatés, ils pourront faire l'objet de sanctions distinctes. Si au cours de l'enquête des fautes disciplinaires non directement liées à la cause de l'événement sont relevées, elles font l'objet d'un traitement séparé, indépendant de l'enquête. À ce titre, le COM. ALAT peut être amené à adresser au chef de corps (AM1), copie au CPSA-AT, un courrier détaché demandant que des sanctions disciplinaires soient prises.

5.3.8. Effacement des sanctions professionnelles.

Le COM. ALAT bénéficie d'une délégation de pouvoir du ministre des armées ⁽²²⁾ pour effacer, dans les conditions fixées par les dispositions de l'article R4137-120-1 du code de la défense, les sanctions professionnelles qu'il a prononcées. Cette délégation est attribuée *es qualite* au COM. ALAT, dès sa nomination sur ces fonctions.

Les points négatifs sont effacés d'office au 1^{er} janvier de la cinquième année suivant celle au cours de laquelle ils ont été prononcés.

L'effacement des sanctions peut également résulter d'une loi d'amnistie selon des modalités qui lui sont propres.

Indépendamment de l'effacement d'une sanction, les faits qui sont à l'origine de cette sanction demeurent de sorte qu'ils peuvent être évoqués comme un précédent sur un plan disciplinaire et/ou professionnel et conduire à une appréciation plus sévère si renouvellement de faits similaires. De même, un personnel dont la responsabilité a été engagée au cours d'un événement aéronautique ou dont la faute ou erreur professionnelle a été reconnue ne pourra se voir attribuer de points positifs pour la tranche d'heures de vol ou d'années considérée.

5.3.9. Exercice du droit de recours.

La décision portant sanction professionnelle prononcée à l'encontre d'un militaire peut être contestée par le personnel concerné, y compris après cessation de l'état militaire, dans un délai de deux mois à compter de sa notification. Le dossier d'enquête ne sera donc pas clos avant épuisement du délai de recours.

5.3.10. Radiation provisoire de la liste à l'air.

Les militaires ayant commis une faute à la discipline militaire, ou ayant révélé une inaptitude professionnelle découlant de fautes et négligences professionnelles peuvent en outre être radiés de la liste à l'air.

Cette radiation fait l'objet d'une décision du CEMAT agissant par délégation du ministre des armées. Cette décision précise la durée pour laquelle la radiation est prononcée. Cette durée ne peut excéder quarante-cinq jours. La décision est adressée, à titre de compte rendu, au ministre des armées (état-major de l'armée de terre et direction des ressources humaines de l'armée de terre).

5.4. Le conseil d'examen des faits professionnels.

5.4.1. Cadre général.

Les conseils d'examen des faits professionnels sont régis par le code de la défense et par l'instruction n° 230366/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM/1 du 16 juin 2014 relative à l'organisation et au fonctionnement des conseils d'examen des faits professionnels concernant les militaires et à l'effacement des sanctions professionnelles.

5.4.2. Catégories de militaires relevant du conseil d'examen des faits professionnels.

Sont justiciables d'un conseil d'examen des faits professionnels les militaires :

- en position d'activité ;
- de la disponibilité et de la réserve opérationnelle, convoqués.

Les militaires visés ci-dessus qui, selon les cas, ne sont plus en activité ou convoqués, peuvent relever d'un conseil d'examen des faits professionnels pour des fautes ou manquements aux règles professionnelles commis alors qu'ils se trouvaient dans l'une de ces positions.

Lorsque plusieurs militaires sont impliqués dans une même affaire, ils comparaissent devant un conseil unique.

5.4.3. Principes.

Suite à un événement aéronautique, l'aptitude professionnelle d'un personnel peut être remise en question du fait soit d'un manquement grave ou de manquements répétés aux règles professionnelles, soit d'une incompétence à remplir un emploi. Dans ce cadre, le CPSA-AT est chargé de constituer le dossier des affaires susceptibles de donner lieu à l'intervention d'un conseil d'examen des faits professionnels. Il le transmet, avec

un avis motivé, à l'autorité qualifiée pour ordonner la comparution du militaire concerné devant ce conseil.

Un conseil d'examen des faits professionnels est constitué par décision du ministre des armées. Il est chargé d'émettre un avis sur les faits reprochés à l'intéressé et sur la sanction professionnelle éventuellement envisagée.

Le déclenchement d'une procédure de consultation d'un conseil suppose que l'autorité habilitée pour en décider possède tous les éléments d'appréciation nécessaires. Cela implique qu'un rapport administratif soit établi par le chef de corps (AM1) dont relève le militaire concerné, à son initiative ou à celle d'une autorité supérieure.

L'avis du conseil ne lie pas l'autorité compétente pour prononcer la sanction, cet avis est purement consultatif. L'autorité ayant pouvoir de décision peut, si elle ne suit pas l'avis d'un conseil, prononcer une sanction moins sévère ou plus sévère que celle proposée. Cependant, si la sanction prononcée est plus sévère que celle proposée par le conseil, l'autorité ayant pouvoir de décision doit préciser le motif qui l'a amenée à prendre cette décision.

5.4.4. Rapport de l'autorité militaire de premier niveau.

Rédigé à l'occasion d'un événement de nature professionnelle ou à l'occasion de mesures à prendre en cas d'inaptitude à remplir un emploi, le rapport du chef de corps (AM1) qui relate les faits et les circonstances qui les ont entourés rend compte des résultats de l'enquête et des mesures prises éventuellement sur le plan administratif (suspension de fonctions), fait connaître, le cas échéant, les procédures en cours sur le plan disciplinaire et le plan pénal pour les mêmes faits, contient éventuellement les propositions utiles pour la suite à donner à l'affaire, en matière de sanction professionnelle susceptible d'être infligée.

Ce document est complété par :

- une copie de l'état des services ;
- un relevé des sanctions disciplinaires et professionnelles infligées et non effacées et non amnistiées ;
- le relevé de notes des cinq dernières années ayant donné lieu à notation ;
- le cas échéant, les déclarations et plaintes recueillies ;
- le cas échéant, une copie de la décision judiciaire intervenue, sous réserve qu'elle soit devenue définitive.

Indépendamment de l'effacement d'une sanction, les faits qui sont à l'origine de cette sanction demeurent de sorte qu'ils peuvent être évoqués comme un précédent sur un plan disciplinaire et/ou professionnel et conduire à une appréciation plus sévère si renouvellement de faits similaires.

Dans tous les cas, et avant son envoi devant le conseil d'examen des faits professionnels, le militaire en cause a le droit de s'expliquer oralement ou par écrit sur les faits qui lui sont reprochés devant le chef de corps (AM1) dont il relève. Au préalable, un délai de réflexion, qui ne peut être inférieur à un jour franc à compter du jour de la communication du dossier, lui est obligatoirement laissé pour organiser sa défense.

Si le chef de corps (AM1) n'est pas convaincu par les explications de l'intéressé, il transmet l'ensemble du dossier à l'autorité compétente pour délivrer l'ordre d'envoi.

5.4.5. Ordre d'envoi.

Le CPSA-AT est chargé de constituer le dossier des affaires susceptibles de donner lieu à la décision de convocation de la commission. Il le transmet au ministre des armées (CEMAT, cabinet) avec un avis motivé. L'envoi devant un conseil d'examen des faits professionnels est ordonné par le ministre des armées pour tout

militaire ou par l'autorité habilitée à cet effet. Toutefois, les chefs d'état-major d'armée ou l'autorité correspondante pour les formations rattachées ne peuvent utiliser leur délégation de signature pour ordonner l'envoi d'un officier général ou d'une AM1, AM2 ou AM3.

Dès l'établissement de l'ordre d'envoi, le ministre des armées (CEMAT, cabinet) désigne un officier rapporteur de l'affaire, choisi en dehors des membres du conseil sur proposition du CPSA-AT (annexe XIX.).

5.4.6. Composition et constitution du conseil.

La composition du conseil d'examen des faits professionnel est fixée par le code de la défense.

5.4.7. Fonctionnement du conseil.

Le conseil est convoqué par son président et fonctionne sous son autorité selon les règles précisées par l'instruction n° 230366/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM/1 du 16 juin 2014 relative à l'organisation et au fonctionnement des conseils d'examen des faits professionnels concernant les militaires et à l'effacement des sanctions professionnelles.

5.4.8. Transmission du dossier.

Le procès-verbal de la séance de la commission (annexe XX.) accompagné de l'ensemble des dossiers et documents reçus au cours de la procédure, est adressé au ministre des armées (au CEMAT agissant par délégation).

6. FORMALITÉS À LA SUITE D'UN DÉCÈS.

6.1. État civil.

Des instructions spécifiques traitent de l'état civil au sein des armées :

- en temps de paix : l'instruction n° 3/DEF/DPC/EC du 16 juillet 1984 modifiée, relative à l'organisation et au fonctionnement, en temps de paix, du service de l'état civil dans les armées de terre, de mer, de l'air ;
- en opération extérieure : l'instruction n° 74/DEF/EMA/ORH/OR du 18 janvier 2007 relative à l'état civil en opération extérieure.

6.1.1. Acte de décès.

Conformément à l'article 78. du code civil, « l'acte de décès [est] dressé par l'officier de l'état civil de la commune où le décès a eu lieu, sur la déclaration d'un parent du défunt ou sur celle d'une personne possédant sur son état civil les renseignements les plus exacts et les plus complets qu'il sera possible de fournir ».

L'officier de l'état civil de la commune où le décès a eu lieu est le maire de la commune sur le territoire de laquelle s'est produit l'accident lorsque les victimes sont décédées sur les lieux de l'accident ou au cours du transport vers un établissement hospitalier.

Toutefois, en cas de conflit armé, d'opérations militaires conduites en dehors du territoire national ou de stationnement des forces armées françaises en territoire étranger, en occupation ou en vertu d'accords intergouvernementaux, ces actes peuvent être également reçus par les officiers de l'état civil militaires désignés par arrêté du ministre des armées conformément au code de la défense.

Dans les pays étrangers, en temps de paix, les mêmes actes sont établis par l'agent consulaire français autorisé à instrumenter comme officier d'état civil.

La personne possédant les renseignements nécessaires sur l'état civil du défunt est l'officier désigné pour régler les questions administratives et contentieuses relatives à l'accident. Cet officier doit se rendre auprès de l'officier de l'état civil et signer, en qualité de déclarant, l'acte de décès dressé par celui-ci.

Si l'officier désigné pour régler les questions administratives ne possède pas dès l'abord les renseignements nécessaires à l'établissement de l'acte de décès, il se borne à faire la déclaration de décès en notifiant à l'officier de l'état civil que l'acte sera dressé lorsque ces renseignements lui seront parvenus.

L'acte de décès énonce :

1. le jour, l'heure et le lieu de décès ;
2. les prénoms, nom, date et lieu de naissance, profession et domicile de la personne décédée ;
3. les prénoms, noms, professions et domiciles de ses père et mère ;
4. les prénoms et nom de l'autre époux, si la personne décédée était mariée, veuve ou divorcée ;
- 4 bis. les prénoms et nom de l'autre partenaire, si la personne décédée était liée par un pacte civil de solidarité ;
5. les prénoms, nom, âge, profession et domicile du déclarant et, s'il y a lieu, son degré de parenté avec la personne décédée.

Le tout, autant qu'on peut le savoir.

Il est fait mention du décès en marge de l'acte de naissance de la personne décédée.

Pour tout acte erroné ou incomplet devant faire l'objet d'une rectification, il importe que « l'officier administratif » faisant office de déclarant pour l'établissement de l'acte de décès soit en possession de tous les renseignements exacts. En temps de paix ces rectifications ne peuvent être effectuées que par jugement.

Ces renseignements doivent être fournis à « l'officier administratif » par le service des effectifs du corps auquel appartiennent les victimes. Dans le cas des passagers, ces renseignements sont fournis par le corps d'appartenance.

6.1.2. Délais de déclaration.

Les déclarations de décès prévues à l'article 78. du code civil doivent être faites dans un délai de vingt-quatre heures après la constatation du décès.

6.1.3. Cas de disparition.

Peut être judiciairement déclaré, à la requête du procureur de la République ou des parties intéressées, le décès de tout français disparu en France ou hors de France, dans des circonstances de nature à mettre sa vie en danger, lorsque son corps n'a pu être retrouvé.

Peut, dans les mêmes conditions, être judiciairement déclaré, le décès de tout étranger ou apatride disparu soit sur un territoire relevant de l'autorité de la France, soit à bord d'un bâtiment ou aéronef français, soit même à l'étranger s'il avait son domicile ou sa résidence habituelle en France.

La procédure de déclaration judiciaire de décès est également applicable lorsque le décès est certain mais que le corps n'a pu être retrouvé.

6.1.4. Identification des victimes.

L'identification des corps est faite par le chef de corps (AM1) ou son représentant en présence de l'officier administratif.

Toutes les précautions doivent être prises pour que les victimes soient identifiées aussi rigoureusement que possible. Chaque corps doit être identifié par reconnaissance formelle d'un témoin ou au moyen de la plaque d'identité, des vêtements ou des objets personnels récupérés.

La liste des corps identifiés doit être confrontée avec l'ordre de mission et le cahier d'ordres du vol.

Dans le cas où le moindre doute subsiste quant à l'identification d'un corps ou quant au nombre des victimes, une enquête doit être menée par l'officier administratif dans le but de prouver l'exactitude des constatations faites.

6.1.5. Inventaire de succession.

Se référer à l'instruction n° 1476/DN/19/INT du 19 avril 1971 modifiée, sur l'organisation et le fonctionnement du service des successions militaires.

6.1.6. Honneurs à rendre.

Se référer à l'instruction n° 6071/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/SDFM/FM4 du 15 décembre 2016 relative aux dispositions à prendre lors du décès en service de militaires et aux conditions de participation de l'État aux frais liés à ce décès.

6.1.7. Transport des corps.

Se référer à l'instruction n° 74/DEF/EMA/ORH/OR du 18 janvier 2007 relative à l'état civil en opération extérieure.

6.2. Citations et décorations.

6.2.1. Citations à titre posthume.

Conformément à l'instruction n° 13160/DEF/CAB/SDBC/DECO/A du 27 juin 2014 fixant les modalités de mise en œuvre de l'arrêté déterminant les autorités habilitées à décerner les différentes récompenses pour services exceptionnels ainsi que les modalités de leur attribution ; des citations à l'ordre de l'armée ou à un ordre inférieur peuvent être accordées « à titre posthume » aux militaires tués en service à l'exception, toutefois, de ceux dont la responsabilité serait engagée dans l'accident, cause du décès.

Dans ce cas, la procédure à suivre est une procédure d'urgence et les propositions de citations sont transmises par message (annexe XIV.) aux autorités habilitées à prendre la décision.

6.2.2. Décorations à titre posthume.

Se conformer à l'instruction n° 39900/DEF/SD/CAB/DECO/A du 2 août 1982 relative à l'attribution des ordres nationaux ou de la médaille militaire aux personnels en service à la défense tués ou blessés dans l'accomplissement de leur devoir.

6.3. Action sociale.

Toutes les mesures utiles doivent être prises pour hâter la constitution des dossiers de demande d'allocations d'avances sur les allocations exceptionnelles et les pensions, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

En plus des charges qui leur incombent réglementairement, les chefs de corps doivent aider dans toute la mesure du possible le personnel blessé placé sous leurs ordres et les familles du personnel décédé de leur unité à accomplir les formalités destinées à l'obtention de secours ou pension.

En particulier, ils doivent faire établir dans les plus brefs délais, les pièces et attestations entrant dans la composition des dossiers de demande.

6.3.1. Blessures.

Le chef de corps (AM1) informera par message la cellule d'aide aux blessés de l'armée de terre (CABAT) de la présence de blessés graves parmi son personnel.

6.3.2. Pension d'invalidité.

La mention de la blessure et des circonstances dans lesquelles elle a été reçue, doit être systématiquement inscrite au registre des constatations de l'unité, même si la victime n'a pas l'intention de solliciter une pension conformément à l'instruction n° 1702/DEF/EMA/OL/2 du 9 octobre 1992 modifiée relative à la constatation des blessures ou maladies survenues aux militaires pendant le service.

Si la victime sollicite la présentation devant une commission de réforme des pensions militaires d'invalidité (CRPMI), le dossier ⁽²³⁾ constitué en liaison avec le médecin-chef de l'unité, est transmis par l'organisme d'administration au service compétent pour vérification et transmission.

6.4. Mesures exceptionnelles.

La mise en application des dispositions prévues par le décret n° 2008-958 du 12 septembre 2008 modifié, relatif à l'avancement à titre exceptionnel des militaires peut être considérée pour un personnel ayant rendus des services exceptionnels à l'occasion d'un événement aérien, de surcroît si il a été mortellement ou grièvement blessé.

6.4.1. Capital décès.

Le dossier doit être constitué par le chef de corps (AM1) administrant le militaire au moment de son décès dans les conditions fixées par instruction.

6.4.2. Dossier de pension. Pension de veuve et d'orphelin.

Se référer à la réglementation en vigueur.

6.4.3. Fonds de prévoyance de l'aéronautique.

L'instruction n° 230017/DEF/SGA/DRH-MD/FM/4 du 8 janvier 2015 relative aux modalités de versement des cotisations au fonds de prévoyance de l'aéronautique et à la constitution des dossiers de demande d'allocation et de secours fixe les conditions d'attributions ou d'avance du fonds de prévoyance de l'aéronautique ainsi que les conditions d'envoi des dossiers qui sont établis par le chef de corps (AM1).

Sont affiliés au fonds de prévoyance de l'aéronautique ou le sont à titre subsidiaire le personnel militaire et civil de l'État qui perçoit à l'occasion d'un service aérien commandé une indemnité de vol.

6.4.4. Secours mutuel.

Si la victime est affiliée à une ou des mutuelles, la veuve doit, pour percevoir les allocations prévues par la réglementation en vigueur, fournir au service local de la société mutualiste un bulletin de décès et un certificat de vie des enfants s'il y a lieu.

6.4.5. Soutien psychologique des personnels impliqués et éventuellement des familles.

Si nécessaire, la cellule d'intervention et de soutien psychologique de l'armée de terre (CISPAT) peut être mise en œuvre après un événement grave. Le commandant de formation ou le COM. ALAT peut solliciter le concours de la CISPAT par message GUERRE EVEN ou EVEN GRAVE, paragraphe quarto « soutien psychologique ».

Numéros de téléphone :

- astreinte CISPAT : 06.07.76.94.46 ;

- écoute défense : 08.08.800.321.

La cellule peut être mise en œuvre au profit des familles.

6.4.6. Remarques.

En aucun cas, le rapport d'enquête de l'accident au cours duquel s'est produit le décès, ou des extraits de ce rapport ne doivent être joints aux dossiers.

7. TEXTE ABROGÉ.

L'instruction 1200/DEF/EMAT/BPO/3/D/DP du 7 juillet 2004 relative à la conduite à tenir en cas d'accident ou d'incident survenant aux aéronefs de l'armée de terre est abrogée.

8. PUBLICATION.

La présente instruction est publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour la ministre des armées et par délégation :

*Le général d'armée,
chef d'état-major de l'armée de terre,*

Jean-Pierre BOSSER.

(1) n.i. BO.

(2) Au sens du décret du 10 janvier 1992 déterminant les règles et barèmes pour la classification et l'évaluation des troubles psychiques de guerre.

(3) Ce terme permet notamment de couvrir le poser au sol ou sur un obstacle artificiel ou naturel.

(4) En fonction de la directive médicale de l'ALAT en vigueur.

(5) Dans les états où est entretenue une présence militaire française, les dispositions des accords passés avec ces États sont suivies.

(6) Voir MIL AIP FRANCE (military aeronautical information publication, publication d'information aéronautique militaire) GEN 3.6. et ordre permanent search and rescue (OP SAR).

(7) Instruction n° 3300/DEF/EMAT/OAT/BEMP du 8 octobre 2014 relative à l'aptitude médicale des spécialistes navigants et non navigants liés à la mise en œuvre des aéronefs habités et non habités de l'armée de terre et l'instruction n° 812/DEF/RH-AT/PRH/LEG du 15 septembre 2014 relative aux normes médicales d'aptitude applicables au personnel militaire de l'armée de terre.

(8) Conformément aux dispositions du premier alinéa du 1. de l'article R.4137-115 du code de la défense.

(9) Ne signifie pas que la DIV.SA doit se prononcer sur les sanctions.

(10) Le COM. ALAT peut prononcer les décisions de clôture d'enquête (DCE) des événements divers graves (EDG) sauf si l'événement met en évidence une faute professionnelle ou une erreur professionnelle grave ou répétée justifiant la comparution du personnel impliqué devant un conseil d'examen des faits professionnels.

(11) Les événements ayant justifié la comparution du personnel impliqué devant un conseil d'examen des faits professionnels sont l'objet de procédures spécifiques, se référer au point 5.4. de la présente instruction.

(12) En fonction de la directive médicale de l'ALAT en vigueur.

(13) Ne signifie pas que la DIV.SA doit se prononcer sur les sanctions.

(14) Si l'événement met en évidence une faute professionnelle ou une erreur professionnelle grave ou répétée justifiant la comparution du personnel impliqué devant un conseil d'examen des faits professionnels, la clôture relèvera du CEMAT.

(15) Instruction n° 1270/DEF/SGA/DAJ relative à la communication par les services du ministère de la défense des documents administratifs aux citoyens.

(16) Instruction n° 50038/DEF/SGA/DAJ/APM/EO relative à l'enquête de commandement et à l'enquête judiciaire, du 18 mars 2008 ; instruction n° 754/DEF/EMAT/EP/L relative à la rédaction des rapports de commandement suite à un événement grave, du 12 mai 1989 ; directives n° 680/DEF/EMAT/OSA ADM/ 31/-- du 23 janvier 1996 et n° 186/DEF/EMAT/OSA ADM/31 du 9 janvier 1997.

(17) Ceci n'exclut pas que leur responsabilité puisse être engagée et une éventuelle erreur professionnelle reconnue.

(18) Cette règle s'applique même si des sanctions ont été prononcées et effacées voir point 5.4.8.

(19) Cette règle s'applique même si des sanctions ont été prononcées et effacées voir point 5.4.8.

(20) Ce sont des mesures d'attente destinées à permettre de procéder à une enquête afin de déterminer la part de responsabilité d'un personnel mis en cause à l'occasion d'un manquement aux obligations professionnelles.

(21) À l'exclusion des ordres manifestement illégaux.

(22) Arrêté du 25 juillet 2014 portant délégation de pouvoirs du ministre de la défense à des autorités militaires en matière de sanctions professionnelles applicables aux militaires.

(23) Circulaire n° 230125/DEF/DGA/DRH-MD/SPGRH/FM4 relative à la constitution, à l'instruction et à la liquidation des dossiers de pension d'invalidité du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre.

ANNEXE I.
CATÉGORISATION ET CLASSIFICATION DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES.

1. CATÉGORISATION DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES.

ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES										
ÉVÉNEMENTS AÉRIENS							ÉVÉNEMENTS DIVERS			
Événement aérien d'aéronef habité			Événement aérien d'aéronef inhabité			Événement aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel		Événements divers d'aéronef habité ou inhabité		
Accident aérien (AA) d'aéronef habité	Incident aérien grave (IAG)	Incident aérien léger (IAL)	Accident aérien de drone	Incident aérien grave (IAG) de drone	Incident aérien léger (IAL) de drone	Accident aérien de largage, d'aérocordage ou de treuillage de personnel ou de matériel	Incident aérien de largage, d'aéroloargage ou de treuillage de personnel ou de matériel	Événement divers très grave (EDTG)	Événement divers grave (EDG)	Événement divers léger (EDL)

2. CLASSIFICATION DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES.

/	DOMMAGES AUX PERSONNES	DOMMAGES À L'AÉRONEF	DOMMAGES AUX TIERS		CLASSIFICATION.
			PERSONNES	BIENS	
Événements aériens.	Mort ou grièvement blessé.	Très graves ou disparu.	Mort ou grièvement blessé.	/	Accident aérien (AA).
	Blessures graves.	Graves.	Blessures graves.	Dommages graves.	Incident aérien grave (IAG) (1).
	Blessures légères.	Légers.	Blessures légères.	Dommages légers.	Incident aérien léger (IAL).
Événements divers.	Mort ou grièvement blessé.	Très graves.	/	/	Événement divers très grave (EDTG).
	Blessures graves.	Graves.	Blessures graves.	Dommages graves.	Événement divers grave (EDG).
	Blessures légères.	Légers.	Blessures légères.	Dommages légers.	Événement divers léger (EDL).

(1) Classification par le BEAD-Air après concertation avec le COM. ALAT.

ANNEXE II.
**LISTE DES INCIDENTS DEVANT ÊTRE PORTÉS À LA CONNAISSANCE DU BUREAU
ENQUÊTES ACCIDENTS DÉFENSE AIR.**

(Conformément à l'annexe de l'arrêté du 6 février 2006 fixant la liste des incidents devant être portés à la connaissance du bureau enquêtes accidents défense air).

1. INCIDENTS CONCERNANT LES AÉRONEFS.

1.1. Incidents liés à l'exploitation de l'aéronef.

Tout événement survenant au sol, au roulage ou en vol, incluant les phases de décollage et d'atterrissage, entraînant une situation dangereuse pour la sécurité de l'aéronef ou pour celle de son environnement (collision ou abordage, risque de collision ou abordage, atterrissage forcé ou de précaution, sortie de piste, incursion sur piste, perte de contrôle, etc.).

1.2. Incidents liés à une situation d'urgence.

Tout événement conduisant à la déclaration d'une situation d'urgence (« mayday » ou « panne ») ou à l'application des procédures prescrites en cas de situation d'urgence.

1.3. Incidents liés à une turbulence de sillage, un phénomène météorologique ou à un sinistre.

La turbulence de sillage, le phénomène météorologique ou le sinistre doit être à l'origine de dégâts causés à l'aéronef ou avoir rendu difficile le contrôle de celui-ci.

1.4. Incidents liés aux éléments techniques de l'aéronef.

Tout événement survenant au sol, au roulage ou en vol, incluant les phases de décollage et d'atterrissage, lié à la perte d'un élément de la cellule ou du moteur de l'aéronef, à une anomalie de commandes de vol ou au dysfonctionnement du moteur, d'un ou de plusieurs systèmes de bord, gênant fortement la conduite de l'aéronef ou dégradant de façon importante les qualités de vol de ce dernier.

1.5. Incidents constatés au cours de l'entretien ou de la réparation de l'aéronef.

Tout dommage ou détérioration (rupture, corrosion, etc.), quelle qu'en soit la cause, et au-delà de l'usure normale de la structure ou de la pièce, constaté au cours d'une opération d'entretien ou de réparation et entraînant une situation dangereuse pour la sécurité de l'aéronef.

1.6. Incidents liés aux services de contrôle aérien ou aux aérodromes.

Tout événement lié aux installations et services au sol entraînant une situation dangereuse pour la sécurité de l'aéronef ou pour celle de son environnement (due à la transmission, réception ou interprétation incorrecte de messages de radiotéléphonie, à l'encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à la fourniture d'informations incorrectes, inadéquates ou trompeuses etc.).

1.7. Incidents liés aux armements ou aux matières dangereuses embarqués.

Tout événement lié aux éléments explosifs ou aux matières dangereuses embarquées (munitions, système pyrotechnique, gaz, etc.) portant atteinte à la sécurité de l'aéronef (explosion ou embrasement à bord, etc.) ou à celle de son environnement (départ intempestif d'une munition, etc.).

ANNEXE III.

TABLEAU DES PROCÉDURES À SUIVRE EN FONCTION DE LA CLASSIFICATION DE L'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

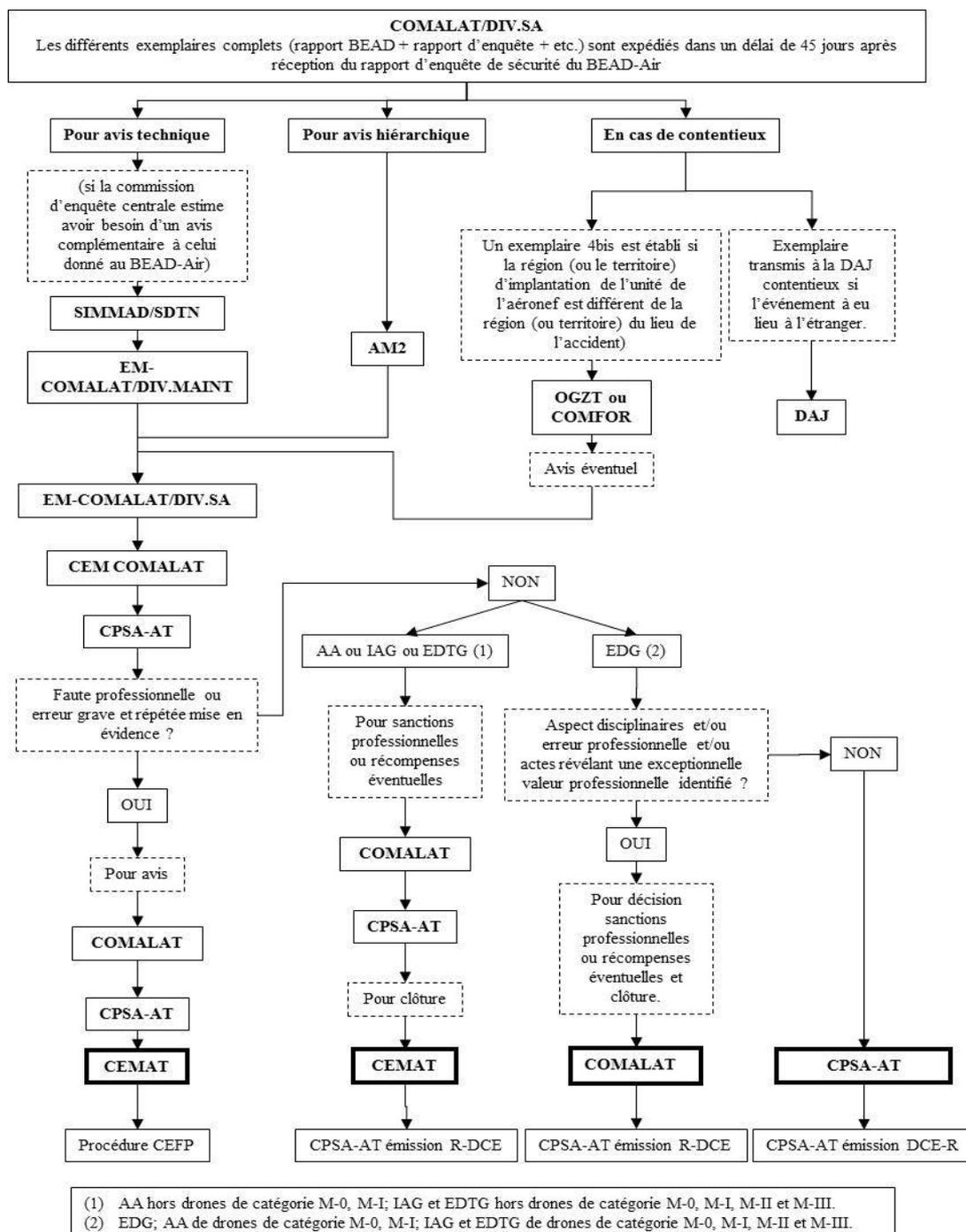
/	ACCIDENT AÉRIEN.	INCIDENT AÉRIEN GRAVE.	INCIDENT AÉRIEN LÉGER.	ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE OU GRAVE.	ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE.	ÉVÉNEMENT LÉGER.
Message téléphoné à la DIV.SA du COMALAT (OSI en dehors des heures de service).	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.
Enquête préliminaire (corps).	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.
Rédaction fiche BIVA (corps).	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.
Message de préavis (ANNEXE IX.).	Oui.	Oui.	Non.	Oui.	Oui.	Non.
Message d'avis (1) (message en ANNEXE X. ou XI.).	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.
Enquête de sécurité (BEAD-air).	Oui.	Oui (2).	Non.	Oui (2).	Éventuellement (3).	Non.
Enquête centrale (COMALAT).	Oui.	Oui.	Éventuellement.	Oui.	Éventuellement.	Éventuellement.
Enquête réduite (corps).	Non.	Éventuellement.	Oui.	Éventuellement.	Oui.	Oui.
Enquête de commandement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.
Enquête particulière (CPSA-AT).	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.
Rapport d'enquête centrale.	Oui.	Oui.	Éventuellement.	Oui.	Oui.	Éventuellement.
Fiche d'incident.	Non.	Éventuellement.	Éventuellement.	Éventuellement.	Oui.	Éventuellement.
Décision de clôture d'enquête.	Oui.	Oui.	Éventuellement.	Oui.	Oui.	Éventuellement.
Décision de clôture d'enquête réduite.	Non.	Non.	Éventuellement.	Non.	Non.	Éventuellement.
(1) Qui fait suite au message de préavis envoyé par le pilote à son chef de corps (AM1), ou à défaut par les autorités locales s'il n'est pas en mesure de le faire.						
(2) Suivant décision du BEAD-Air.						
(3) Après concertation entre le COMALAT et le BEAD-air.						

Nota : les procédures à suivre dans le cadre des sanctions disciplinaires et professionnelles ne figurent pas dans ce tableau.

ANNEXE IV.

PROCÉDURE DE TRANSMISSIONS DES DOSSIERS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS AÉRIENS, INCIDENTS AÉRIENS GRAVES ET ÉVÉNEMENTS DIVERS TRÈS GRAVES ET GRAVES.

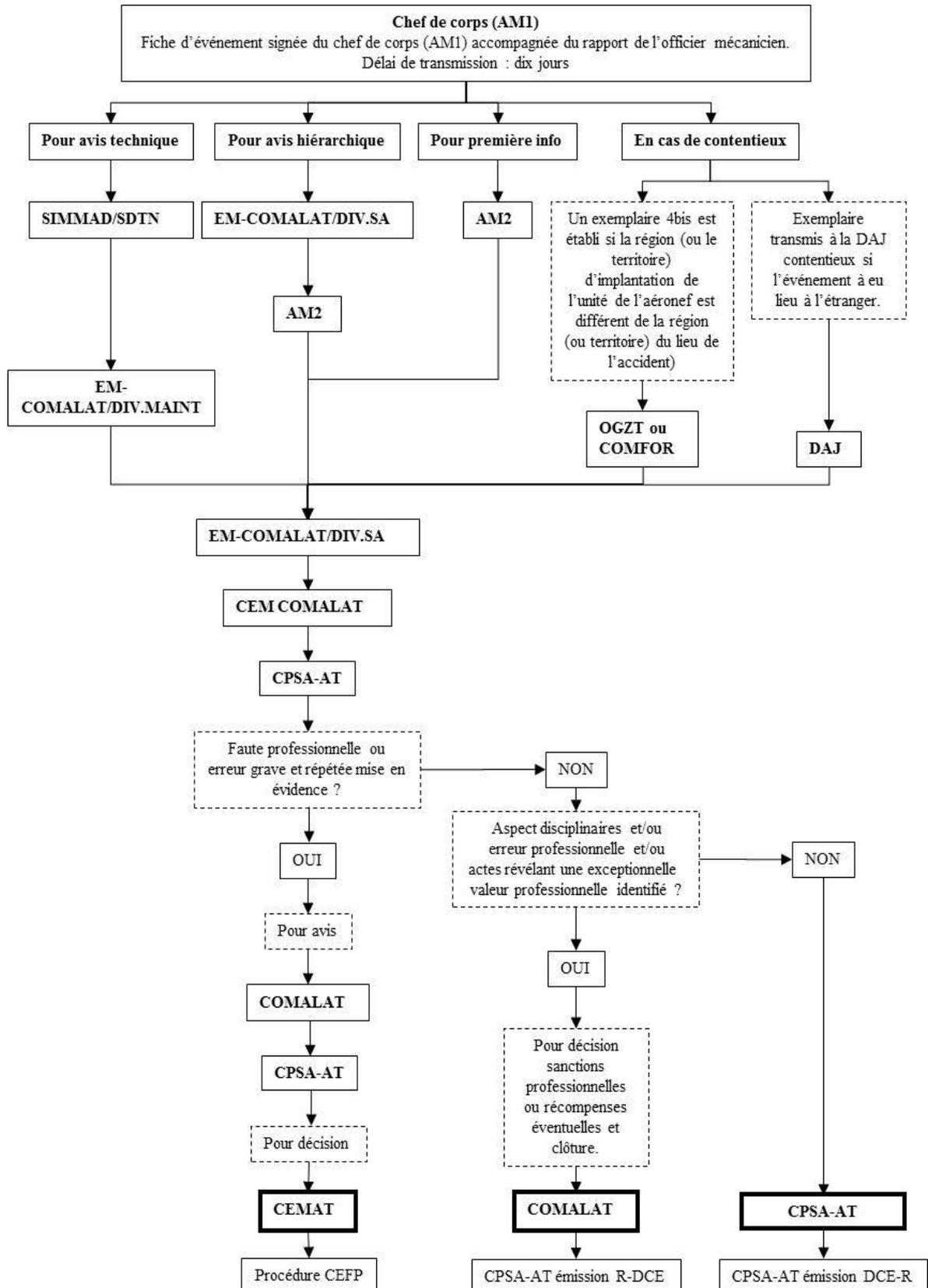
1. PROCÉDURE DE TRANSMISSIONS DES DOSSIERS D'ENQUÊTE.



ANNEXE V.

PROCÉDURE DE TRANSMISSIONS DES FICHES D'INCIDENTS AÉRIENS LÉGERS ET DES ÉVÉNEMENTS DIVERS LÉGERS.

1. PROCÉDURE DE TRANSMISSIONS DES FICHES D'INCIDENTS AÉRIENS LÉGERS ET DES ÉVÉNEMENTS DIVERS LÉGERS.



ANNEXE VI.
RAPPORT DU PRÉSIDENT DE COMMISSION D'ENQUÊTE.

1. CONTEXTE DE L'ÉVÉNEMENT.

Cadre général de l'activité ou de la mission au cours de laquelle s'est produit l'événement,

activité de l'équipage au cours des 24 heures qui précèdent,

tout autre élément d'ordre général susceptible d'aider à la compréhension du cadre dans lequel s'est déroulé l'événement.

2. CIRCONSTANCES DE L'ÉVÉNEMENT.

2.1. Date.

Heure (temps universel) :

Moment : aube, jour, crépuscule, nuit.

Durée du vol :

2.2. Type d'aéronef.

Type :

Configuration :

Armement :

2.3. Lieu.

Commune : Département : Pays :

Grand commandement régional :

Altitude du lieu de l'accident :

Aérodrome le plus proche :

2.4. Identité de l'équipage, des passagers ou du personnel parachuté :
.....

2.5. Description sommaire de l'accident :
.....

3. CONSÉQUENCES.

3.1. Pour le personnel :

3.2. Pour le matériel :

3.3. Pour les tiers :

4. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.

Le, le COMALAT, en concertation avec le BEAD-Air, classe cet événement comme

Cet événement a fait l'objet de enquête(s) :

- enquête de sécurité du BEAD-air :
- enquête judiciaire :
- enquête centrale (COMALAT) :
- enquête de commandement :

5. ÉNONCE DES HYPOTHÈSES.

L'analyse des faits, des déclarations de l'équipage et des passagers, des informations météorologiques recueillies et des investigations techniques menées, ont conduit la commission, en s'appuyant sur le rapport d'enquête de sécurité du BEAD-air, à étudier plusieurs hypothèses sur les causes de cet événement.

5.1. Hypothèses de nature technique :

5.2. Hypothèses de nature environnementale :

5.3. Hypothèses de nature humaine :

5.4. Hypothèses de nature organisationnelle :

6. ANALYSE DES FAITS ET CRITIQUES DES MANŒUVRES EFFECTUÉES.

6.1. Aspects mécaniques : (maintenance, avarie).

6.2. Commandement :

6.3. Contrôle aérien et services aéroportuaires :

6.4. Préparation et exécution de la mission :

6.5. Equipage :, relation entre les membres d'équipage.

6.6. Autre personnel concerné dans la gestion de la mission :

6.7. Services de secours :

6.8. Autres éléments relevés par l'enquête :

7. AVIS DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

8. SUGGESTIONS ET MESURES DE PRÉVENTION.

9. MESURES PRISES ENVERS LES TIERS ET ENVERS LE MATÉRIEL.

9.1. Envers le personnel :

9.2. Envers les tiers :

9.3. Envers le matériel :

À, le

Le

Président de la commission d'enquête centrale.

DESTINATAIRES :

- Général COMALAT
- AM1

COPIE :

- AM2

ANNEXE VII.
DESTINATAIRES DES DÉCISIONS DE CLÔTURE D'ENQUÊTE RÉDUITES ET RÉSUMÉS DE
DÉCISIONS DE CLÔTURE D'ENQUÊTES.

DESTINATAIRES.	CAS DES ACCIDENTS AÉRIENS, DES INCIDENTS AÉRIENS GRAVES ET DES ÉVÉNEMENTS DIVERS TRÈS GRAVES.	CAS DES INCIDENTS AÉRIENS LÉGERS.
Destinataires obligatoires.		
MINDARM CAB MIL.	X	/
IDA (événements s'étant produits à l'étranger).	X	/
CEMAT (CAB).	X	X
EMAT/SC-PP.	X	X
IAT.	X	X
DGA.	X	X
SIMMAD/SDTN.	X	X
COMALAT.	X	X
CPSA-AT.	X	X
COM ZT (en cas de contentieux ou de procédure judiciaire).	X	X
BEAD-air (en cas d'événement aérien uniquement).	X	X
Autres destinataires.		
Autres destinataires décidés par le CPSA-AT ou le COM. ALAT (voir en particulier MANEX ALAT partie A).	X	X

ANNEXE VIII.
MESSAGE TYPE D'AVIS DE DÉTRESSE OU DE DISPARITION.

1. EXPÉDITEUR.

Chef de corps (AM1).

Chef de détachement.

Autorité territoriale.

2. COMPOSITION DU MESSAGE.

1. Avis de (détresse ou disparition) d'aéronef.
2. Identité de l'aéronef (type, numéro de série, indicatif radio).
3. Lieu, date et heure de départ.
4. Heure et texte du dernier message reçu de l'aéronef.
5. Unité détenant et/ou exploitant l'aéronef et base de stationnement.
6. Mission.
7. Équipage (composition, noms et prénoms).
8. Passagers (nombre, identité, unité).
9. Heure de déclenchement des recherches.

3. DESTINATAIRES.

Centre de coordination de recherche et de sauvetage intéressé (voir MIL AIP FRANCE).

COMALAT.

CAB-CEMAT.

EMO-Terre Paris.

EMO-Terre Lille.

Chef de corps (AM1) de la formation détenant et/ou exploitant l'aéronef (dans le cas où le message émane d'un autre expéditeur).

AM2 de la formation à laquelle détenant et/ou exploitant l'aéronef.

Commandant de la zone terre (ou du territoire) dans la zone de laquelle se situe le dernier décollage connu.

Commandant de la zone terre (ou du territoire) dans la zone de laquelle se situe le lieu présumé de l'accident.

BRIGEND (commandant de brigade de gendarmerie intéressée).

Nota : un exemplaire type de ce message devra se trouver à bord de tous les aéronefs de l'armée de terre et dans les documents des chefs de détachement avec les adresses téléphoniques et télégraphiques des centres de

coordination de recherche et de sauvetage (CCR).

ANNEXE IX.
**MESSAGE TYPE DE PRÉAVIS D'ACCIDENT AÉRIEN OU D'INCIDENT AÉRIEN GRAVE OU
D'ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE OU GRAVE.**

Nota :

- préciser le type d'accident ou incident aérien,
- le présent message est destiné à prévenir le chef de corps (AM1) d'un accident aérien (ou d'un incident aérien grave) survenu à un aéronef détenu et/ou exploité par sa formation et lui permettre d'établir le message d'accident (ANNEXE XI.) destiné aux autorités hiérarchiques.

1. EXPÉDITEURS.

1. Commandant de bord de l'aéronef ou son suppléant.
2. Autorité territoriale dans le cas où l'équipage se trouve dans l'impossibilité physique de le faire (décès ou blessures graves).

2. COMPOSITION DU MESSAGE.

1. Préavis d'accident aérien ou incident aérien grave ou événement divers très grave ou grave (à préciser).
2. Date et heure de l'événement.
3. Identité de l'aéronef (type, numéro de série, indicatif radio).
4. Lieu précis de l'événement (lieu-dit dans la commune, commune, département, etc.).
5. Unité détenant et /ou exploitant l'aéronef, base de stationnement.
6. Mission, terrain de départ, terrain de destination de l'aéronef.
7. Équipage (composition, noms, prénoms, état).
8. Passagers (noms, prénoms, état).
9. Éventuellement, indication du lieu d'évacuation.
10. S'il y a eu dommages corporels ou matériels causés à des tiers : noms, prénoms et état de ces personnes et nature des dommages causés (dans la négative mentionner « néant »).
11. État de l'aéronef (indiquer s'il est réparable sur place).
12. Cause exacte ou présumée de l'événement (y compris l'éventualité d'un sabotage).
13. Renseignements succincts pour le dépannage ou l'enlèvement.
14. Bureau téléphonique ou numéro de téléphone où les ordres peuvent être envoyés au commandant d'aéronef ou à son suppléant.

3. DESTINATAIRES.

Chef de corps (AM1) de la formation détenant et/ou exploitant l'aéronef.

Chef de corps (AM1) de la formation à laquelle appartient l'équipage (éventuellement).

ANNEXE X.
MESSAGE TYPE D'AVIS D'INCIDENT AÉRIEN LÉGER OU D'ÉVÉNEMENT DIVERS LÉGER.

Nota : préciser le type d'incident ou d'événement concerné.

1. EXPÉDITEUR.

Chef de corps (AM1) ou chef de détachement de longue durée.

2. COMPOSITION DU MESSAGE.

1. Avis d'incident aérien léger ou d'événement divers léger (à préciser).
2. Date et heure de l'événement.
3. Identité de l'aéronef (type, numéro de série, indicatif radio).
4. Lieu précis de l'événement (ville, département).
5. Corps détenant et/ou exploitant l'aéronef, base de stationnement.
6. Mission, terrain de départ, terrain de destination.
7. Équipage et passagers (noms, prénoms, état physique).
8. Dommages causés aux tiers (noms, prénoms, nature des dommages causés).
9. État de l'aéronef.
10. Cause exacte ou présumée de l'événement.
11. Renseignements succincts pour le dépannage ou pour l'enlèvement (éventuellement).
12. Bureau téléphonique ou numéro de téléphone où les ordres peuvent être envoyés au commandant d'aéronef ou son remplaçant.
13. Fera l'objet d'une fiche (sauf indication contraire du COMALAT).

Nota : toutes les lettres « indice » devront figurer sur le message même si la rubrique qu'elles indiquent ne peut être remplie que par « néant », « inconnu », etc.

3. DESTINATAIRES.

Pour action :

- COMALAT ;
- éventuellement BRIGEND etc. (commandant de brigade de gendarmerie intéressée).

Pour info :

- CPSA-AT ;
- région ou territoire selon l'appartenance de l'aéronef et du lieu où s'est déroulé l'événement ;
- AM 2 du corps d'appartenance de l'aéronef ;
- BEAD-AIR (pour les IAL seulement) ;
- SIMMAD/SDTN (pour les IAL seulement).

ANNEXE XI.
**MESSAGE D'AVIS D'ACCIDENT AÉRIEN OU D'INCIDENT AÉRIEN GRAVE OU
D'ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE OU GRAVE.**

1. EXPÉDITEUR.

Chef de corps (AM1) ou chef de détachement (pour les territoires).

2. COMPOSITION DU MESSAGE.

1. Avis d'accident aérien ou incident aérien grave ou événement divers très grave ou grave (à préciser).
2. Date et heure de l'événement.
3. Identité de l'aéronef (type, numéro de série, indicatif radio).
4. Lieu précis de l'événement (lieu-dit dans la commune, commune, département, etc.).
5. Unité détenant et/ou exploitant l'aéronef, base de stationnement.
6. Mission, terrain de départ, terrain de destination de l'aéronef.
7. Équipage (composition, noms, prénoms, état physique).
8. Passagers (noms, prénoms, état physique).
9. Éventuellement indication du lieu d'évacuation.
10. S'il y a eu dommages corporels ou matériels causés à des tiers : noms, prénoms et état de ces personnes et nature des dommages causés (dans la négative mentionner « néant »).
11. État de l'aéronef (indiquer s'il est réparable sur place).
12. Cause exacte ou présumée de l'événement (y compris l'éventualité d'un sabotage).
13. Renseignements succincts pour le dépannage ou l'enlèvement.
14. Bureau téléphonique ou numéro de téléphone où le chef de corps (AM1) peut être joint.

Nota :

- toutes les lettres « indice » devront figurer sur le message même si la rubrique qu'elles indiquent ne peut être remplie que par « néant », « inconnu », etc.,
- les chefs de détachement d'aéronefs se rendant à l'étranger, seront obligatoirement détenteurs d'un message type.

3. DESTINATAIRES.

Le tableau ci-dessous donne la liste des destinataires obligatoires et éventuels selon le lieu où est survenu l'événement.

/	/	MÉTROPOLE.	HORS MÉTROPOLE.		
/	MENTION À AJOUTER DANS LE TEXTE.	ACCIDENT AÉRIEN OU ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE.	INCIDENT AÉRIEN GRAVE OU ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE.	ACCIDENT AÉRIEN OU ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE.	INCIDENT AÉRIEN GRAVE OU ÉVÉNEMENT DIVERS TRÈS GRAVE.
Destinataires pour action.					
Etat-major opérationnel terre.	EMOT Paris et EMOT Lille.	X	X	X	X
Commandement de l'ALAT.	/	X	X	X	X
Conseil permanent de la sécurité aérienne de l'armée de terre.	/	X	X	X	X
Commandant de la région (ou du territoire) du lieu de l'accident.	/	X	X	/	/
Commandant de la brigade de gendarmerie intéressé (ou prévôté du territoire).	/	X	X	X	X
Autorité militaire de deuxième niveau.	/	X	X	X	X
Destinataires pour info.					
Présidence de la république.	/	X	/	X	/
Premier ministre.	/	X	/	X	/
Secrétariat général de la défense.	/	X	/	X	/
Ministère de la défense (cabinet).	/	X	/	X	/
État-major des armées (cabinet).	EMA/CAB.	X	/	X	/
État-major de l'armée de terre (cabinet).	EMAT/CAB.	X	X	X	X
État-major de l'armée de terre.	EMAT/SC-PP.	X	X	X	X
SIMMAD.	/	X	X	X	X

Bureau enquête accidents défense - air.	/	X (1)	X (1)	X (1)	X (1)
Section technique de marque.	/	X	X	X	X
Commandant d'armes intéressé.	/	X	X	X	X
Délégation générale pour l'armement UMHELI.	/	X	X	X	X
Direction de l'administration générale.	/	/	/	X	X
Destinataires éventuels.					
Commandement zonal terre du lieu de stationnement de l'unité de l'aéronef ou COMFOR.	/	X	X	/	/
AM1 d'affectation du personnel impliqué.	/	X	X	X	X
AM1 de l'appareil détaché.	/	X	X	X	X
Contrôle local d'aérodrome le plus proche (éventuellement).	/	X	X	X	X
(1) En cas d'accident aérien ou d'incident aérien grave seulement.					

ANNEXE XII.
MESSAGE DE NOTIFICATION D'ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.

1. EXPÉDITEUR DU MESSAGE.

COMALAT.

2. COMPOSITION DU MESSAGE.

1. Avis d'accident aérien, d'incident aérien grave ou léger, d'événement divers très grave ou grave (à préciser).

2. Date et heure de l'événement.

3. Identité de l'aéronef.

4. Lieu de l'événement.

5. Causes présumées de l'événement (si possible).

3. DESTINATAIRES DU MESSAGE.

Toutes unités ALAT.

Éventuellement: unités mettant en œuvre des drones.

ANNEXE XIII.
DÉCISION DE CLÔTURE D'ENQUÊTE
D'UN ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE.
(À préciser).

Accident aérien ou incident aérien survenu (date, lieu) :

Aéronef (type, n° d'immatriculation) :

Unité (de l'aéronef impliqué) :

Équipage et passagers (noms, prénoms, grade au moment des faits, formation) :

Mission :

Circonstances de l'accident aérien ou incident aérien ou événement divers (*à préciser*) (résumé succinct) :

Conséquences pour le personnel :

Conséquences pour le matériel :

Commission d'enquête :

Président (nom, prénom, grade, affectation) :

Officier pilote enquêteur (nom, prénom, grade, affectation) :

Officier de maintenance des matériels aéronautiques enquêteur (nom, prénom, grade, affectation) :

Officier médecin enquêteur (nom, prénom, grade, affectation) :

Rapport d'enquête (résumé des conclusions de la commission) :

Avis de la SIMMAD/STMAI :

Avis des autorités hiérarchiques :

Avis du CEM du COMALAT :

Mesures prises :

Sanctions disciplinaires prises ou éventuellement proposées :

Sanctions professionnelles éventuellement proposées :

Avis n° 1 du CPSA-AT (avec proposition éventuelles de sanctions professionnelles) :

Si clôture qui relève du CEMAT : avis du général COMALAT (avec mention des éventuelles sanctions professionnelles prononcées).

Si clôture qui relève du CEMAT avis n° 2 du CPSA-AT proposant la clôture d'enquête :

Décision du CEMAT (ou du COMALAT) :

Le chef d'état-major de l'armée de terre ⁽¹⁾

ou

Le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Cas des accidents aériens, des incidents aériens graves et des événements divers très graves. (*à préciser*).

⁽²⁾ Cas des incidents aériens légers et des événements divers graves. (*à préciser*).

ANNEXE XIV.
**MESSAGE DE PROPOSITION POUR LA MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE À TITRE
POSTHUME OU CITATION À L'ORDRE DE L'ARMÉE DE TERRE.**

1. EXPÉDITEUR.

URGENT.

AM1 de la victime.

2. TEXTE DU MESSAGE.

Proposition attribution médaille aéronautique à titre posthume ou citation à l'ordre de l'armée de terre.

1. Grade.

2. Nom.

3. Prénom.

4. Date et lieu de naissance.

5. Corps.

6. Active ou réserve.

7. Temps de service (active ou réserve).

8. Bonification services aériens.

9. Campagnes.

10. Blessures de guerre.

11. Blessures en service aérien commandé.

12. Citations (territoire, ordre, date).

13. Date :

1. Nomination Ordre national de la Légion d'Honneur.

2. Nomination Ordre national du Mérite.

3. Concession Médaille militaire.

14. Date et cause du décès.

15. Responsabilité dans l'accident aérien ou l'événement divers très grave.

16. Adresse de la famille (degré de parenté).

17. Texte citation proposée.

3. DESTINATAIRES.

Pour action :

- EMAT/CAB.

Pour information :

- DRHAT ;

- COMALAT ;

- CPSA-AT.

**ANNEXE XV.
DEMANDE D'HOMOLOGATION DE POINTS POSITIFS POUR UN PERSONNEL NAVIGANT.**

(imprimer ce document en recto/verso)

À _____, le _____

Corps : _____

Grade :

Nom, prénom :

Date d'obtention du brevet :

Total des heures de vol effectuées :

Homologation demandée pour : _____ heures de vol.

HEURES DE VOL DEPUIS L'OBTENTION DU BREVET PAR TRANCHES DE 500 HEURES.	ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES DUS AU PERSONNEL OU À UNE DÉFECTUOSITÉ MÉCANIQUE.	POINTS POSITIFS DEMANDÉS.	POINTS POSITIFS DÉJÀ ATTRIBUÉS.	RESPONSABILITÉ ENGAGÉE AU COURS D'UN ÉVÉNEMENTS, FAUTE OU ERREUR PROFESSIONNELLE.	OBSERVATIONS.
De 0 à 500 heures.					Préciser en particulier : Date, référence, motif de l'attribution (décision de clôture, homologation antérieure, etc.).
De 500 à 1000 heures.					
De 1000 à 1500 heures.					
De 1500 à 2000 heures.					
De 2000 à 2500 heures.					
De 2500 à 3000 heures.					
De 3000 à 3500 heures.					
Etc.					
Total.....					
		Total des points positifs à homologuer			

Grade, nom, prénom, signature de l'intéressé.

Grade, nom, prénom, signature de l'autorité militaire de premier niveau :

Précédés de la mention manuscrite : « je certifie l'exactitude des informations données ».

AVIS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE DE L'ARMÉE DE TERRE.

À Villacoublay, le

(Signature).

DÉCISION DU COMMANDANT DE L'ALAT.

À _____, le

(Signature).

ANNEXE XVI.
DEMANDE D'HOMOLOGATION DE POINTS POSITIFS POUR UN SPÉCIALISTE NON NAVIGANT ⁽¹⁾.

(imprimer le document en recto/verso)

À _____, le _____

Corps : _____

Grade :

Nom, prénom :

Homologation demandée pour _____ tranches d'années.

Date d'obtention du brevet :

TRANCHES D'ANNÉES DE RÉFÉRENCE.	ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES DUS AU PERSONNEL OU À UNE DÉFECTUOSITÉ MÉCANIQUE.	POINTS POSITIFS DEMANDÉS.	POINTS POSITIFS DÉJÀ ATTRIBUÉS.	RESPONSABILITÉ ENGAGÉE AU COURS D'UN ÉVÉNEMENT, FAUTE OU ERREUR PROFESSIONNELLE.	OBSERVATIONS.
De 0 à 3 années.					Préciser en particulier : Date, référence, motif de l'attribution (décision de clôture, homologation antérieure, etc.).
De 3 à 6 années.					
De 6 à 9 années.					
De 9 à 12 années.					
Etc.					
	Total.....				
		Total des points positifs à homologuer.....			

⁽¹⁾ *Contrôleurs aériens, mécaniciens aéronautiques, opérateurs de drones.*

Grade, nom, prénom, signature de l'intéressé.

Précédés de la mention manuscrite : « je certifie l'exactitude des informations données ».

Grade, nom, prénom, signature de l'autorité militaire de premier niveau :

AVIS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE DE L'ARMÉE DE TERRE.

À Villacoublay, le

(Signature).

DÉCISION DU COMMANDANT DE L'ALAT.

À Villacoublay,

, le

(Signature).

ANNEXE XVII.
ORDRE D'ENVOI DEVANT UN CONSEIL D'EXAMEN
DES FAITS PROFESSIONNELS.

Conseil d'examen des faits professionnels.

Concernant⁽¹⁾ :

LE MINISTRE DE LA DEFENSE,

Vu le code de la défense notamment ses articles L 4137-3 et R. 4137-114. à R. 4137-133.

Vu le rapport établi le _____ par le ⁽²⁾

Attendu :

ORDONNE :

1. M. ⁽¹⁾
sera envoyé devant un conseil d'examen des faits professionnels qui aura à donner son avis sur la mesure suivante :
M. _____ doit-il faire l'objet ⁽³⁾ _____ pour ⁽⁴⁾
2. Le conseil d'examen des faits professionnels se réunira sur le territoire ⁽⁵⁾.
3. M. ⁽¹⁾
indiquera rapidement le nom du défenseur qu'il aura, le cas échéant, choisi pour l'assister, étant observé que celui-ci devra être un militaire exerçant ou ayant exercé l'activité professionnelle qui relève de la compétence du conseil.

À _____, le _____

Le ministre de la défense et par délégation,

⁽¹⁾ Grade, nom, prénom et formation d'appartenance du militaire envoyé devant le conseil d'examen des faits professionnels.

⁽²⁾ Indiquer grade, nom et formation d'appartenance de son auteur.

⁽³⁾ Indiquer la mesure envisagée : retrait total ou partiel, temporaire ou définitif d'une qualification professionnelle.

⁽⁴⁾ Résumer des faits.

⁽⁵⁾ Indiquer la zone terre (ZT) ou le territoire de l'autorité désignée.

ANNEXE XVIII.
DÉCISION DE CONSTITUTION DU CONSEIL D'EXAMEN
DES FAITS PROFESSIONNELS.

Conseil d'examen des faits professionnels.

Concernant ⁽¹⁾ :

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE,

Vu le code de la défense notamment les articles L 4137-3 et R. 4137-114. à R. 4137-133 ;
Vu l'ordre en date du
prescrivant l'envoi de M. ⁽¹⁾
devant un conseil d'examen des faits professionnels.

DÉCIDE :

1. Le conseil d'examen des faits professionnels est constitué comme suit :

- | | |
|-------------------------|-------------|
| a) M. le ⁽²⁾ | président ; |
| b) M. le ⁽²⁾ | membre ; |
| c) M. le ⁽²⁾ | membre ; |
| d) M. le ⁽²⁾ | membre ; |
| e) M. le ⁽²⁾ | membre ; |
| f) MM. ⁽³⁾ | suppléants. |

2. M. ⁽¹⁾
est invité ainsi que son défenseur, s'il en est désigné, à se tenir à la disposition du Président.

3. M. ⁽¹⁾
est informé qu'en cas d'indisponibilité d'un des militaires ci-dessus désignés il sera procédé, par le président, à son remplacement par l'un des suppléants.

À _____, le
Le ministre de la défense et par délégation,

⁽¹⁾ Grade, nom, prénom du militaire comparant.

⁽²⁾ Grade nom, formation d'appartenance des membres du conseil.

⁽³⁾ Grade nom, formation d'appartenance des suppléants.

ANNEXE XIX.
PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU CONSEIL D'EXAMEN
DES FAITS PROFESSIONNELS.

Conseil d'examen des faits professionnels.

Concernant ⁽¹⁾ :

Aujourd'hui, le ⁽²⁾

le conseil d'examen des faits professionnels constitué et convoqué en exécution de l'ordre du ministre de la défense en date du ⁽²⁾ et de la décision du ⁽³⁾
à effet de donner son avis sur la question de savoir si M. ⁽¹⁾
doit faire l'objet ⁽⁴⁾
s'est réuni à huis clos, à ⁽⁵⁾

étant composé des membres ci-après :

i

MM. ⁽⁶⁾

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

La séance ayant été ouverte, le président a prescrit d'introduire le militaire.

M. ⁽¹⁾
s'est présenté ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾ ou assisté de ⁽⁹⁾

Après avoir rappelé aux personnes présentes, qu'elles étaient tenues au secret, le président a donné lecture de l'ordre d'envoi puis des articles du code de la défense et les dispositions particulière de l'instruction n° 230366/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM/1 du 16 juin 2014 relatifs à composition et à l'avis du conseil, complétés.

Le président a donné lecture :

1. de l'intitulé des pièces du dossier, à l'exception de ⁽¹⁰⁾
2. du rapport qu'il a établi lors de la clôture de l'examen du dossier.

Ces pièces, au nombre de ⁽¹¹⁾
cotées et paraphées par le rapporteur sont jointes au dossier.

Cette lecture achevée, le président a fait connaître aux membres du conseil et au comparant, ainsi qu'à son défenseur, qu'ils pouvaient leur poser les questions qu'ils jugeaient utiles.

Les personnes ainsi questionnées ont déclaré ⁽¹²⁾

Le président a ⁽¹³⁾ estimé utile d'entendre ⁽¹⁴⁾
à nouveau M.
précédemment questionné.

Puis les personnes entendues ont été invitées à se retirer.

Enfin, les membres du conseil s'étant déclarés suffisamment informés, le président a demandé au comparant et à son défenseur ⁽¹⁵⁾ s'ils avaient de nouvelles observations à présenter.

Celui-ci a alors exposé ⁽¹⁶⁾

Le président a déclaré l'enquête terminée et, après avoir informé le comparant que l'avis du conseil d'examen des faits professionnels lui serait notifié avec la décision qui sera prise, demande à celui-ci, à son défenseur et au rapporteur, de se retirer pour permettre aux membres du conseil de délibérer.

Ceci fait, le président a rappelé aux dits membres la mesure de retrait indiquée dans l'ordre d'envoi.

Après échanges de vues, il a clos le délibéré et déclaré ouvertes les opérations de vote.

Il a alors proposé à l'avis du conseil la mesure ci-après exprimée dans l'ordre d'envoi ⁽¹⁷⁾.

Pour la solution à cette question, chacun des membres a voté au scrutin secret en déposant dans une urne un bulletin sur lesquels ont été portés les mots « OUI » pour l'affirmative et « NON » pour la négative.

Le dépouillement a donné le résultat suivant ⁽¹⁸⁾ :

OUI
NON

Le président a déclaré en conséquence que l'avis du conseil est que M. ⁽¹⁾ devrait (ou ne devrait pas)

Mentionner ici, de la même manière, les autres questions qui ont été posées et pour chacune le résultat des votes⁽¹⁸⁾.

Puis il a été procédé à la rédaction du présent procès-verbal.

Le président a alors constaté que le conseil d'examen des faits professionnels se trouvait dissous de plein droit et ordonné qu'une expédition du procès-verbal soit envoyé au ministre de la défense (EMAT/CAB) avec les pièces à l'appui.

Fait à _____, le _____

Suivent les signatures des membres du conseil:

À ⁽¹⁹⁾ _____ B _____ C _____ D _____ E _____

(1) Grade, nom, prénom et formation d'appartenance du militaire envoyé devant le conseil d'enquête.

(2) Date en lettres.

(3) Grade, nom, prénom et formation d'appartenance du président du conseil d'examen des faits professionnels.

(4) Rappeler la mesure de retrait total ou partiel, temporaire ou définitif d'une qualification professionnelle.

(5) Lieu, date et heure de réunion.

(6) Dans l'ordre indiqué dans la décision de notification de la liste des membres du conseil d'enquête.

(7) Ou ne s'est pas présenté et n'a pas fait valoir aucun empêchement légitime, en conséquence le président a ordonné qu'il soit passé outre.

(8) « Seul » ou « assisté » de.

(9) Grade, nom, prénom et formation d'appartenance du défenseur.

(10) Numéro de cote et intitulé de la pièce.

(11) En lettres.

(12) Nom et qualité de chaque personne, avec indication du mode de convocation (d'office par le président ou sur demande du militaire). Résumer ensuite chaque déclaration.

(13) Ou « n'a pas ».

(14) D'office ou sur la demande de l'un des membres du conseil du comparant ou de son défenseur.

(15) A rayer le cas échéant.

(16) « ou par l'organe de son défenseur que ». Résumer les observations.

(17) Le libellé de la question est impératif.

(18) Le résultat doit être « oui (ou non) à la majorité des voix » sans indication du nombre de voix pour et contre la mesure proposée à l'avis du conseil.

(19) Président du conseil d'examen des faits professionnels.

**ANNEXE XX.
GLOSSAIRE.**

AA	:	accident aérien.
ALAT	:	aviation légère de l'armée de terre.
AM1	:	autorité militaire de premier niveau.
AM2	:	autorité militaire de deuxième niveau.
AM3	:	autorité militaire de troisième niveau.
BEAD-air	:	bureau d'enquêtes accidents défense air.
BIVA	:	bulletin d'information des événements aériens.
CEFP	:	conseil d'examen des faits professionnels.
CEMA	:	chef d'état-major des armées.
CEMAT	:	chef d'état-major de l'armée de terre.
CEM-COMALAT	:	chef d'état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.
CMU	:	centre médical d'urgence.
COMALAT	:	commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.
COM. ALAT	:	commandant de l'aviation légère de l'armée de terre (le général ou son suppléant).
COMFOR	:	commandant de la force.
COMZT	:	commandement de zone terre.
CPSA-AT	:	conseil permanent de la sécurité aérienne de l'armée de terre.
DAJ	:	direction des affaires juridiques.
DCE	:	décision de clôture d'enquête.
DCE-R	:	décision de clôture d'enquête réduite.
DIV.SA	:	division sécurité aéronautique.
DIV.MAINT	:	division maintenance.
EDG	:	événement divers grave.
EDL	:	événement divers léger.
EDTG	:	événement divers très grave.
EIDE	:	extrait individualisé du dossier d'enquête.
EM-COMALAT	:	état-major du commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.
EMOT	:	état-major opérationnel-terre.
EPI	:	enquêteur de première information.
IAG	:	incident aérien grave.
IAL	:	incident aérien léger.
MANEX ALAT	:	manuel d'exploitation de l'aviation légère de l'armée de terre.
MDR	:	militaire du rang.
NID	:	numéro d'identification défense.
NTI	:	niveau technique d'intervention.
OPEX	:	opération extérieure.
OSI	:	officier supérieur d'intervention.
OSV	:	officier de sécurité des vols.
R-DCE	:	résumé de décision de clôture d'enquête.
SIMMAD	:	structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques.
STMAI	:	section technique de marque aéromobilité interarmées.
UMHELI	:	unité de management opérations d'armement hélicoptères et missiles.