

DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES : *sous-direction du droit public et du droit privé ; bureau de l'expertise générale et de la légistique.*

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE N° 7401/DEF/CAB relative à la conduite des enquêtes techniques menées par le bureau enquêtes accidents défense air.

Du 15 mai 2007

NOR DEF D 0 7 5 1 0 0 1 J

Références :

Convention du 7 décembre 1944 (JO du 25 décembre 1969, p. 12562 ; BOEM 103.1.2.1) modifiée.
Directive n° 94/56/CE du 21 novembre 1994 (n.i. BO ; n.i. JO).
Code de l'aviation civile (n.i. BO ; n.i. JO).
Code de la défense (art. L.3125-2) (JO du 29 mars 2007, p. 5098).
Décret n° 2005-1383 du 4 novembre 2005 (JO du 8, texte n° 3 ; BOEM 114.3.2.2).
Arrêté du 4 novembre 2005 (JO du 8, texte n° 6 ; BOEM 114.3.2.2).
Arrêté du 6 février 2006 (JO du 22, texte n° 6 ; BOEM 114.3.2.2).
Code de procédure pénale (n.i. BO ; n.i. JO).

Pièce(s) Jointe(s) :

Cinq annexes.

Texte abrogé :

Instruction ministérielle n° 3770/DEF/CAB du 14 mars 2003 (BOC, p. 3179 ; BOEM 103.2.3.7.1).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 103.2.3.7.1.

Référence de publication : BOC N°18 du 30 juillet 2007, texte 16.

Préambule.

Le décret n° 2005-1383 du 4 novembre 2005, a créé un service à compétence nationale qui a pour nom « bureau enquêtes accidents défense air » et pour sigle « BEAD-air ». Son fondement juridique et les modalités de son action sont ceux en vigueur dans l'aviation civile, adaptés aux spécificités du ministère de la défense. Conformément à l'article L. 3125-2 du code de la défense, ils sont établis par les articles L. 711-1 (I, II, III) et L. 711-2 à L. 741-3 du code de l'aviation civile.

Sauf précision contraire, les articles cités dans la présente instruction seront ceux du code de l'aviation civile.

1. GÉNÉRALITÉS.

1.1. Objet de l'instruction.

La présente instruction définit la conduite à tenir lors du déroulement des enquêtes techniques relevant du bureau enquêtes accidents défense air (BEAD-air), service à compétence nationale (SCN) placé auprès du général d'armée aérienne inspecteur général des armées et soutenu par l'armée de l'air.

Ces enquêtes sont relatives aux accidents ou incidents survenus aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ⁽¹⁾ ou à ceux qui appartenant à l'État français ou à tout autre État ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu à l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944. Relèvent notamment de ces enquêtes :

- les accidents et incidents aériens survenus dans le cadre d'une activité aérienne exercée au sein des organismes du ministère de la défense ;
- les accidents et incidents aériens survenus dans le cadre d'une activité exercée au sein de la direction de la défense et de la sécurité civile (DDSC) du ministère de l'intérieur ;
- les accidents et incidents aériens survenus dans le cadre d'une activité exercée au sein de la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) du ministère chargé de l'économie, des finances et de l'industrie.

1.2. Définitions.

1.2.1. Événements aériens.

Constituent des événements aériens les accidents et les incidents d'aéronef, de largage de personnels ou de matériels ⁽²⁾ au départ d'un aéronef, lorsque ce dernier ou le comportement de son équipage peuvent être rangés parmi les causes de cet événement.

1.2.2. Accidents.

1.2.2.1. Accident d'aéronef habité.

C'est un événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

- 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 ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.

ou

- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, 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, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à des petites entailles ou perforations de revêtement.

ou

- l'aéronef est détruit, a disparu ou est totalement inaccessible.

1.2.2.2. Accident d'aéronef inhabité.

C'est un événement lié à l'utilisation 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) et le moment où l'aéronef se retrouve au sol à vitesse nulle et moteur à l'arrêt, et au cours duquel :

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

- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef inhabité, y compris les parties qui s'en sont détachées ;

ou

- directement exposée au souffle de ses moteurs.

ou

- l'aéronef inhabité est détruit, a disparu ou est totalement inaccessible.

1.2.2.3. Accident de largage, de dépose ou de récupération par technique aéromobile de personnels ou de matériels.

C'est un événement qui se produit lors de la mise en œuvre de technique aéromobile entre le moment où une personne ou du matériel est soit embarqué dans l'aéronef, soit hissé du sol et le moment où toutes les personnes ou le matériel embarqués dans l'aéronef ou hissés dans cette intention de manœuvre, sont soit à « terre », soit débarqués, parachute contrôlé, et au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait :

- de la procédure de largage, de dépose ou de récupération de personnels ou de matériels ;

ou

- de l'usage des matériels spécifiques au largage, à la dépose ou à la récupération de personnels ou de matériels 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 ou une rupture structurelle tels que définis au 1.2.2.1. *Accident d'aéronef* :

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

ou

- résultant de l'usage de tout matériel spécifique au largage, à la dépose ou à la récupération de personnels ou de matériels.

1.2.3. Incidents.

Un incident d'aéronef, de largage, de dépose ou de récupération par technique aéromobile de personnels ou de matériels est un événement, autre qu'un accident, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

1.2.4. Blessures.

1.2.4.1. Blessure mortelle.

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

1.2.4.2. 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 p. cent de la surface du corps ;

ou

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

2. ENQUÊTES TECHNIQUES.

À la suite d'un événement aérien, des enquêtes de nature différentes peuvent être conduites :

- l'enquête judiciaire ;

- l'enquête de commandement ;

- l'enquête technique.

S'agissant de l'enquête technique, le BEAD-air agit en toute indépendance et ne reçoit ni ne sollicite d'instruction d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui est confiée.

Toute facilité doit être accordée aux enquêteurs et à leur groupe d'enquête dans l'accomplissement de leur tâche.

2.1. Objet de l'enquête technique.

Les enquêtes techniques réalisées par le BEAD-air ont pour but de prévenir de futurs accidents ou incidents.

À cette fin, l'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident a pour objet d'en identifier les faits, d'en déterminer les causes certaines ou possibles et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité. Constat, analyser et comprendre les événements dans leur environnement constituent les phases essentielles d'une enquête technique dont l'objectif, au travers de recommandations éventuelles, est d'abaisser le seuil d'occurrence des accidents.

Ainsi, les enquêtes techniques conduites par le BEAD-air n'ont pas vocation à identifier les responsabilités, individuelles ou collectives, relatives à d'éventuels manquements ou faits remarquables. Ce domaine, ainsi que celui de l'attribution d'éventuelles sanctions ou récompenses, relève de l'autorité hiérarchique exercée au sein de chacune des armées, directions ou délégation.

2.2. Déclenchement de l'enquête technique.

Tout évènement aérien susceptible d'être qualifié d'accident doit être porté sans délai à la connaissance du BEAD-air.

Tout évènement aérien qualifié d'accident fera l'objet d'une enquête technique conduite par le BEAD-air.

La liste des incidents devant être portés à la connaissance du BEAD-air est fixée par l'arrêté du 6 février 2006 (insérée en annexe I de la présente instruction). Les armées et organismes peuvent porter à la connaissance du BEAD-air tout autre évènement dont l'analyse est susceptible de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne.

Tout évènement aérien qualifié d'incident peut faire l'objet d'une enquête technique conduite par le BEAD-air.

La qualification des évènements aériens appartient au BEAD-air, en concertation avec l'organisme d'occurrence.

S'agissant des accidents ou incidents survenus 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, 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'organisme d'appartenance de l'aéronef largueur, destinée à déterminer si l'aéronef ou son équipage peut être rangé parmi les causes. Dans l'affirmative, le BEAD-air sera saisi pour conduire l'enquête dans sa globalité.

Tout autre évènement dont l'analyse est susceptible de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne peut être porté à la connaissance du BEAD-air.

Les évènements survenus en opérations sont soumis aux règles de la présente instruction, dans la mesure où les circonstances le permettent.

2.3. Champ d'application de l'enquête technique.

Le BEAD-air mène les enquêtes relatives aux accidents et incidents aériens survenus à un aéronef conçu exclusivement à usage militaire ou exploité en circulation aérienne militaire ou à un aéronef appartenant à un Etat et qui n'est pas inscrit au registre d'immatriculation de l'aviation civile.

Le BEAD-air est également compétent pour effectuer les enquêtes techniques relatives aux accidents ou incidents survenus, dans le cadre d'une activité de défense, au cours d'une opération de largage de personnels

ou de matériels au départ d'un aéronef lorsque celui-ci ou le comportement de son équipage peuvent être rangés parmi les causes de l'événement.

Dans le cadre des engagements internationaux en vigueur, le directeur du BEAD-air peut déléguer à un organisme étranger la conduite de tout ou partie de l'enquête et peut accepter la délégation, par un organisme étranger, de la conduite de tout ou partie de l'enquête.

La présente instruction concerne notamment les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents survenant :

- aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ;
- aux aéronefs appartenant à l'État et exploités par la délégation générale pour l'armement ;
- aux aéronefs appartenant à l'État et exploités par la direction générale des douanes et droits indirects ;
- aux aéronefs appartenant à l'État et exploités par la direction de la défense et de la sécurité civiles ;
- aux aéronefs exploités en circulation aérienne militaire ;
- lors d'opérations de largage de personnels ou de matériels dans le cadre d'une activité de défense, lorsque l'aéronef ou son équipage peut être rangé parmi les causes ;
- aux aéronefs étrangers appartenant à un État et qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu à l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale, lorsque l'accident ou l'incident a lieu sur le territoire ou dans l'espace aérien national et sous réserve des engagements internationaux de l'État français ;
- aux aéronefs militaires étrangers si du personnel français du ministère de la défense est impliqué et conformément aux accords internationaux.

3. LES ACTEURS DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE.

3.1. Armées, directions, délégation et organismes concernés.

Les armées, directions, délégation et organismes concernés ne peuvent intervenir sur le déroulement de l'enquête technique qui doit rester indépendante des organismes exploitants.

Ils peuvent accéder aux pièces constitutives du dossier d'enquête technique, après autorisation du directeur du BEAD-air et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire.

Ils apportent leur coopération et leur soutien aux enquêteurs techniques dans l'exécution de leur tâche.

À cet effet, il est demandé aux armées, directions et délégation :

- de proposer annuellement au BEAD-air une liste de personnels devant assurer la fonction d'enquêteur de première information. Le besoin en formation de ces personnels est exprimé par le BEAD-air, qui en définit les modalités d'exécution ;
- de fournir à la demande du BEAD-air les experts nécessaires au déroulement des enquêtes techniques ;
- de porter à la connaissance du BEAD-air tout événement aérien rentrant dans le périmètre de la présente instruction et les concernant.

3.2. Directeur du bureau enquêtes accidents défense air.

Il est responsable :

- de la mise en condition opérationnelle du BEAD-air et de l'exécution des missions d'enquêtes techniques ;
- de la qualification des événements portés à la connaissance du BEAD-air (en concertation avec l'organisme d'occurrence) ;
- du déclenchement des enquêtes techniques ;
- de la définition du champ d'investigation et des méthodes de chaque enquête technique au regard des objectifs fixés à l'article L.711-1 du code de l'aviation civile ;
- de l'organisation de la participation du BEAD-air aux enquêtes techniques menées par un État étranger selon les conditions prévues par les conventions internationales ou accords auxquels la France est partie ;
- de l'organisation de la participation des représentants des États étrangers aux enquêtes techniques menées par le BEAD-air selon les conditions prévues par les conventions internationales ou accords auxquels la France est partie ;
- de la rédaction des rapports d'enquêtes techniques, adressés aux autorités concernées ;
- de la transmission des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident, aux armées, directions, délégation et organismes concernés ;
- de la coordination de l'enquête technique avec l'enquête judiciaire, s'il y a lieu ;
- lorsqu'il en a connaissance, de l'information de l'autorité judiciaire compétente de tout accident mentionné à l'article 2 du décret n° 2005-1383 du 4 novembre 2005 survenu en dehors du territoire et de l'espace aérien français et ayant entraîné le décès d'une ou de plusieurs personnes de nationalité française.

Le directeur du BEAD-air propose au ministre de la défense le commissionnement des enquêteurs techniques du BEAD-air, agréé les enquêteurs de première information et désigne les enquêteurs nécessaires à l'instruction de chaque événement.

3.3. Investigateurs.

Les investigateurs relèvent de quatre catégories :

- les enquêteurs techniques ;
- les adjoints à l'enquête technique ;
- les enquêteurs de première information ;
- les experts techniques.

3.3.1. *Enquêteur technique.*

Est appelé « enquêteur technique », toute personne appartenant au BEAD-air et commissionnée par le ministre de la défense pour effectuer les enquêtes techniques.

L'enquêteur technique est désigné parmi les officiers, les fonctionnaires de catégorie A ou les agents contractuels de même niveau. Sur proposition du directeur du BEAD-air, il est commissionné par le ministre de la défense pour une durée de trois ans renouvelable.

L'enquêteur technique rend compte directement et exclusivement au directeur du BEAD-air, lui-même chargé d'assurer les concertations et coordinations nécessaires avec les organismes concernés.

3.3.1.1. Directeur d'enquête technique.

Est appelé « directeur d'enquête technique » l'enquêteur technique désigné par le directeur du BEAD-air pour assurer l'organisation, la conduite et le contrôle d'une enquête technique.

Il a autorité sur l'ensemble du groupe d'enquête (adjoint au directeur d'enquête technique, enquêteur de première information et experts techniques).

Il exprime, par l'intermédiaire du BEAD-air, le besoin en experts techniques.

Le directeur d'enquête technique agit en toute indépendance vis-à-vis des armées, directions, délégation et organismes concernés. Il est chargé :

- de la constitution du groupe d'enquête ;
- de la conduite de l'enquête technique dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur ;
- de la rédaction d'un rapport préliminaire le cas échéant ;
- de la rédaction du rapport final.

3.3.2. Adjoint au directeur d'enquête technique.

Est appelée « adjoint au directeur d'enquête technique » toute personne appartenant au BEAD-air et chargée de seconder le directeur d'enquête technique conformément à ses directives.

3.3.3. Enquêteur de première information.

Est appelé « enquêteur de première information » (EPI) toute personne agréée par le directeur du BEAD-air, sur proposition du commandement ou service dont elle dépend, pour effectuer des opérations d'enquête technique.

Le directeur du BEAD-air peut également agréer en qualité d'enquêteurs de première information des agents techniques de son service.

L'EPI a pour rôle de se rendre sans délai sur les lieux d'un évènement aérien afin de procéder aux premiers constats, réduire les risques de disparition des indices et rendre compte de son appréciation de la situation auprès du directeur d'enquête technique du BEAD-air.

Par ailleurs, il doit être capable de procéder, sous la conduite du directeur d'enquête technique du BEAD-air, à tout ou partie des actions relevant d'une enquête technique. Il rend compte de ses investigations au directeur d'enquête technique, notamment au travers d'un compte rendu préliminaire et, le cas échéant, d'un compte rendu final.

L'EPI est un officier, un sous-officier supérieur ou un agent civil d'une catégorie équivalente. Il peut relever du personnel navigant, mécanicien aéronautique ou contrôleur aérien. Il doit suivre une formation spécifique définie par le BEAD-air.

La sélection du personnel proposé aux fonctions d'EPI relève de l'organisme d'appartenance.

Le ministère de l'intérieur et le ministère chargé de l'économie participent aux activités du BEAD-air en mettant à sa disposition du personnel selon les besoins spécifiques à chaque enquête technique.

Le nombre des EPI ainsi que leur répartition par organisme est fixé par le BEAD-air. Il doit couvrir les besoins des moyens aériens stationnés sur le territoire national métropolitain et hors métropole. S'agissant des forces aériennes stationnées ou détachées dans le cadre des forces de présence ou temporaires, les fonctions d'EPI peuvent y être tenues par du personnel de circonstance.

Le suivi du registre global des EPI relève du BEAD-air.

La désignation d'un EPI associé à une enquête technique relève du BEAD-air, en concertation avec l'organisme d'appartenance.

L'EPI désigné n'appartient pas, dans la mesure du possible, à l'unité au sein de laquelle l'événement est survenu.

3.3.4. Expert technique.

Est appelé « expert technique » toute personne reconnue pour ses compétences spécifiques en rapport avec le type d'événement et apportant son concours à l'enquête technique.

L'expert technique n'appartient pas, dans la mesure du possible, à l'unité au sein de laquelle l'événement est survenu. Il exerce ses attributions exclusivement dans son domaine d'expertise et sous l'autorité du directeur d'enquête technique ou de l'enquêteur de première information le cas échéant.

Pendant toute la durée de l'enquête technique, et conformément aux besoins exprimés par le directeur d'enquête technique, des demandes complémentaires d'experts techniques peuvent être formulées par le BEAD-air.

3.3.5. Commission d'enquête.

Conformément à l'article L. 711-2 et à l'article 8 du décret du 4 novembre 2005 une commission d'enquête pourra être instituée par le ministre de la défense aux fins d'assister le BEAD-air pour un accident déterminé.

3.4. Pouvoirs et devoirs des investigateurs.

3.4.1. Pouvoirs des investigateurs.

Ils sont définis aux articles L. 721-1 à L. 721-6 :

- « Art L. 721-1. Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'accident, l'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention.

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

- « Art. L. 721-2. Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé pertinent et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions ci-après :

« I. Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrements sont, selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, préalablement saisis par l'autorité judiciaire et mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des enregistrements qu'ils renferment.

« II. Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire. En cas d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

- « Art. L. 721-3. En cas d'accident ou d'incident ayant entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord selon le cas du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

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

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

- « Art. L. 721-4. En cas d'accident ou d'incident n'ayant pas entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident. En cas d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

« Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident. La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

- « Art. L. 721-5. Les enquêteurs techniques peuvent exiger, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents de toute nature relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du vol, la conduite, l'information et le contrôle de l'aéronef ou des aéronefs impliqués.

« Lorsque ces documents sont placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est établi une copie pour les enquêteurs techniques.

« Toutefois, les dossiers médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent. Seuls peuvent être communiqués les dossiers médicaux d'aptitude relatifs aux personnes chargées de la conduite, de l'information ou du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs concernés.

- « Art. L. 721-6. Les enquêteurs techniques reçoivent, sur leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs en relation avec l'accident ou l'incident et des conclusions de rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes. »

3.4.2. Devoirs des investigateurs.

Conformément à l'article L. 731-1, les personnels appartenant au BEAD-air, les enquêteurs de première information, les membres des commissions d'enquête et les experts auxquels ils font appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

Dans le cas où une procédure judiciaire est diligentée, le directeur d'enquête technique ou à défaut l'enquêteur de première information doit préalablement informer l'autorité judiciaire avant d'entreprendre toute action d'investigation.

4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE JUDICIAIRE.

4.1. Mesures conservatoires et préalables au déclenchement de l'enquête technique.

Lorsqu'un événement s'est produit, l'équipage survivant, l'autorité représentant l'exploitant de l'aéronef impliqué, le parachutiste impliqué, le directeur de la séance de parachutage ou le premier arrivé sur les lieux, doit si possible, en l'absence d'un représentant de l'autorité judiciaire ou en présence de l'autorité judiciaire et avec son accord, prendre les mesures suivantes si elles n'ont pas encore été appliquées par les organismes de secours :

- sauvegarder les personnels ;
- sécuriser la zone ;
- prévenir l'autorité organique dont relève l'évènement ;
- prévenir la brigade de gendarmerie territorialement compétente s'il n'y a pas de représentant de l'autorité judiciaire ;
- sauvegarder les matériels et les biens. Toutefois, lorsque le déplacement de l'aéronef, de ses débris, des équipements du parachutiste et du matériel parachuté s'avère nécessaire, pour des exigences de sécurité ou pour porter secours aux victimes, il est de la plus haute importance d'effectuer, dans la mesure du possible, les actions préliminaires suivantes :
 - faire photographier l'intérieur et l'extérieur de l'aéronef, les débris, les équipements des personnels, le matériel parachuté, les traces et la zone de l'évènement ;
 - noter avec précision, sur un croquis, l'emplacement initial de l'aéronef, de ses débris, des équipements des personnels, du matériel parachuté et des traces ;
 - ne pas modifier, si possible, les positions des différents contacts et leviers de commande de l'aéronef au cours du déplacement ;
- dresser la liste des témoins et noter leur emplacement ;
- se mettre à la disposition de l'enquêteur désigné ou de l'enquêteur de première information.

4.2. Notification.

Tout événement aérien susceptible d'être qualifié accident ou incident aérien doit être porté sans délai à la connaissance du BEAD-air à qui il appartient de qualifier cet événement en concertation avec l'organisme d'occurrence.

4.2.1. Notification réflexe.

Bon sens, discernement et initiative sont les principes généraux guidant la notification réflexe d'un événement aérien.

Relevant de l'organisme d'occurrence, elle est destinée :

- à informer simultanément :
 - la chaîne hiérarchique selon des procédures propres à chaque organisme ;
 - le BEAD-air ;

- à permettre une information rapide d'autres organismes susceptibles d'être confrontés à un évènement de même nature.

Tous les vecteurs d'information à la disposition des organismes d'occurrence doivent être utilisés afin de procéder à la notification réflexe permettant d'informer le plus rapidement possible le BEAD-air.

Plus particulièrement, les centres de permanence des différentes armées, organismes et délégation (dont la liste figure en annexe III) procéderont à une notification réflexe téléphonique systématique dès la connaissance de l'évènement.

4.2.2. Notification formelle.

La notification réflexe de tout accident ou incident aérien doit être confirmée par une notification formelle émise par l'organisme d'occurrence sous la forme d'un message télégraphique (dont la contexture est détaillée au point 1. de l'annexe IV).

Cette notification ne se substitue en aucun cas aux autres procédures en vigueur au sein du ministère de la défense (EVENGRAVE...).

4.3. Déclenchement d'une enquête technique par le bureau enquêtes accidents défense air.

4.3.1. Autorité responsable du déclenchement.

Le directeur du BEAD-air, après concertation avec l'organisme concerné, a autorité pour décider du déclenchement d'une enquête technique concernant un accident ou un incident survenu au sein d'un organisme exploitant cité au point 1.1..

4.3.2. Premières mesures à prendre par le bureau enquêtes accidents défense-air.

Qualifier l'évènement : en concertation avec l'organisme concerné et au vu des éléments dont il dispose, le directeur du BEAD-air qualifie l'évènement conformément au point 1.2.

Pendant le déroulement de l'enquête technique, et au vu de nouveaux éléments, la qualification de l'évènement peut être modifiée.

Désigner le directeur d'enquête technique.

Créer le groupe d'enquête technique :

- adjoint(s) au directeur d'enquête technique, le cas échéant ;
- enquêteur de première information ;
- experts techniques, le cas échéant.

Définir et traiter les formalités administratives pour les personnels du groupe d'enquête technique.

S'informer des procédures judiciaires en cours.

4.3.3. Message de déclenchement d'enquête technique.

Lorsque les différents personnels composant le groupe d'enquête technique ont été désignés, le BEAD-air diffuse le message de déclenchement de l'enquête technique (dont la contexture est détaillée au point 2 de l'annexe IV).

4.4. Dispositions concernant le matériel accidenté.

Les opérations de dépannage, d'enlèvement et de réparation du matériel accidenté sont de la responsabilité de l'organisme d'occurrence de l'événement. Elles ne peuvent être effectuées sans l'accord du BEAD-air, ni de l'autorité judiciaire le cas échéant.

Dans le cas où l'aéronef serait porteur d'armement ou de matières dangereuses, la responsabilité de leur neutralisation, de leur enlèvement ou de leur destruction incombe, après accord de l'autorité judiciaire et du directeur d'enquête technique, à l'organisme d'appartenance.

La décision de diligenter des expertises techniques spécifiques relève de l'autorité judiciaire ou du directeur d'enquête technique. Les opérations de transport du matériel à expertiser sont à la charge de l'organisme d'appartenance.

Pendant toute la durée de l'enquête, l'épave est sous la responsabilité de l'autorité qui en a reçu la garde.

Dès que l'enquête technique est terminée, le BEAD-air remet (s'il en a la garde) ou autorise la remise à disposition de l'épave à l'organisme propriétaire de l'aéronef, après accord des instances judiciaires s'il y a lieu.

4.5. Dispositions concernant les équipages.

En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les prélèvements effectués sur les équipages seront diligentés par l'autorité judiciaire.

En l'absence d'ouverture d'enquête judiciaire, des prélèvements pourront être effectués sur les équipages, après accord de ces derniers ou de leurs ayant-droit, par les experts médecins commis par le BEAD-air, le cas échéant sans attendre l'arrivée de l'équipe d'investigation du BEAD-air.

En cas de nécessaire modification de la scène de l'événement (secours aux personnes, relèvement de corps), toute mesure de nature à permettre la préservation des indices devra être prise, conformément à l'article L. 721-1.

L'ensemble de ces actions devra être conduit dans le plus grand respect de la personne humaine.

5. DOCUMENTS RELATIFS AUX ENQUÊTES TECHNIQUES.

5.1. Message de première information d'enquête technique.

Un message de première information d'enquête technique (dont la contexture est détaillée au point 3 de l'annexe IV) est rédigé par le directeur du BEAD-air dans les quarante huit heures suivant la prise en compte de l'événement par le directeur d'enquête technique.

Ce message a pour but de rendre compte auprès de tout organisme concerné par l'événement des premiers résultats de l'enquête et de proposer le cas échéant des mesures conservatoires si les premières constatations effectuées le justifient.

5.2. Comptes rendus d'enquête technique.

5.2.1. Définitions.

Dans la présente instruction on entend par compte rendu tout document, relatif à un évènement aérien, exclusivement adressé au BEAD-air.

Les comptes rendus répondent à l'objectif des enquêtes techniques. Ils sont rédigés conformément aux directives du directeur d'enquête technique et s'appuient sur les normes et pratiques objets de l'annexe 13 de l'organisation de l'aviation civile internationale (voir annexe V, *Modèle de rapport d'enquête technique*).

5.2.1.1. Compte rendu préliminaire d'enquête technique.

Lorsque la réalisation d'une enquête technique est confiée, sous la responsabilité d'un directeur d'enquête technique, à un enquêteur de première information, celui-ci rédige un compte rendu préliminaire d'enquête technique qu'il adresse au directeur d'enquête technique dans les 30 jours suivant la date de survenance de l'événement.

5.2.1.2. Compte-rendu final d'enquête technique.

Lorsque la réalisation d'une enquête technique est confiée, sous la responsabilité d'un directeur d'enquête technique, à un enquêteur de première information, celui-ci rédige au terme de ses investigations un compte rendu final d'enquête technique.

5.2.1.3. Compte-rendu d'expert.

Il est rédigé par un expert au terme des investigations qui lui ont été confiées par un directeur d'enquête technique ou, le cas échéant, par un enquêteur de première information.

5.2.2. Diffusion des comptes-rendus d'enquête technique.

Les comptes-rendus préliminaire et final d'enquête technique sont directement et exclusivement adressés au directeur d'enquête technique du BEAD-air.

Les comptes-rendus d'experts sont directement et exclusivement adressés au directeur d'enquête technique ou, le cas échéant, à l'enquêteur de première information.

5.3. Rapport d'enquête technique.

5.3.1. Définitions.

Dans la présente instruction on entend par rapport tout document, relatif à un évènement aérien, diffusé par le BEAD-air.

Les rapports répondent à l'objectif des enquêtes techniques. Ils sont rédigés sous une forme appropriée à la nature de l'évènement et s'appuient, pour tout ou partie, sur les directives et pratiques objets de l'annexe 13 de l'organisation de l'aviation civile internationale (voir annexe V, *Modèle de rapport d'enquête technique*).

Ces documents ne font état d'aucune identité et respectent l'anonymat de toute personne concernée par l'évènement, les investigations menées, ou ayant apporté son témoignage.

5.3.1.1. Rapport préliminaire d'enquête technique.

Le directeur du BEAD-air est responsable de la rédaction d'un rapport préliminaire en fonction de l'avancement de l'enquête technique. Ce rapport, non systématique, et sur décision du directeur du BEAD-air, a la même forme que le rapport final et, s'il y a lieu, propose des recommandations de sécurité.

5.3.1.2. Rapport final d'enquête technique.

Au terme de l'enquête technique, le directeur du BEAD-air est responsable de la rédaction du rapport final d'enquête technique.

5.3.2. Diffusion des rapports d'enquête technique.

Le directeur du BEAD-air est responsable de la diffusion de tout type de rapport.

Avant toute diffusion du rapport final d'enquête technique, le BEAD-air peut recueillir les observations des organismes, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

Les rapports d'enquête technique sont diffusés par le directeur du BEAD-air :

- au ministre de la défense ;
- aux ministres concernés par l'évènement ;
- au chef d'état-major, directeur ou délégué de l'organisme concerné ;
- à tout organisme ou partie susceptible de tirer bénéfice de ce rapport.

Le rapport final d'enquête technique est rendu public par le directeur du BEAD-air conformément à l'article L. 731-3, sans préjudice des secrets protégés par la loi (notamment le secret de l'instruction et le secret de la défense nationale) et du respect de la vie privée.

5.4. Recommandations de sécurité.

Conformément aux dispositions de l'article L. 731-2, le BEAD-air émet, s'il y a lieu, des recommandations de sécurité, ayant trait directement ou indirectement à l'évènement.

Après étude du rapport final d'enquête technique, les chefs d'état-major, directeurs ou délégués statuent sur la suite à donner aux recommandations de sécurité.

Dans un esprit de recherche d'une information de prévention permanente, efficace et concertée, les destinataires de recommandations de sécurité font connaître au BEAD-air et informent leur ministre de tutelle, dans un délai de quatre-vingt dix jours après leur réception, des suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, du délai nécessaire à leur mise en application.

5.5. Bilan d'activités.

Chaque année, le BEAD-air produit un bilan d'activités de l'année précédente.

5.6. Archivage des documents.

Après diffusion du rapport final d'enquête technique aux organismes concernés, le BEAD-air conserve pendant dix ans le dossier contenant tous les documents et pièces relatifs à chaque enquête technique.

Au-delà de ce délai, le BEAD-air transmet au service historique de la défense l'ensemble des pièces constituant le dossier d'enquête technique.

Le BEAD-air conserve toutefois une copie du rapport final.

5.7. Protection des documents.

Si des renseignements dans les messages, comptes rendus et rapports contiennent des éléments relevant du secret de la défense nationale, notamment en raison de la mission ou des causes effectives ou présumées de l'évènement, le directeur du BEAD-air peut être conduit à leur attribuer la protection qui leur revient, en concertation avec l'organisme concerné.

La protection de ces messages, comptes rendus et rapports comme celle des autres documents concernant les accidents ou incidents d'aéronefs doit être effectuée conformément aux prescriptions de l'instruction générale interministérielle sur la protection du secret et des informations concernant la défense nationale et la sûreté de l'État (I.G. n° 1300/SGDN/PSE/SSD du 25 août 2003).

6. COMMUNICATION.

Outre les actions de notification réflexe et formelle, précisées au point 4.2., des actions de communication peuvent être nécessaires de manière permanente, concernant les attributions générales du BEAD-air, ou conjoncturelle, relativement à une enquête technique.

6.1. Communication permanente.

La communication permanente dans laquelle s'inscrit l'action du BEAD-air a pour objectif :

- de faire connaître les missions, attributions, organisation et mode de fonctionnement du BEAD-air auprès des organismes susceptibles d'en être bénéficiaires ;
- de porter à la connaissance de l'ensemble de ces organismes l'information relative à un événement aérien ;
- de mettre en place et développer des échanges internationaux avec les organismes étatiques homologues ;
- de porter à la connaissance du public l'information technique relative à un événement aérien conformément à la loi 78-753 du 17 juillet 1978 (JO du 18, p. 2851 ; BOC, p. 3463 ; extraits aux BOEM 111*, 120-0*, 120-2*, 460*, 620-1* et 722) portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal ;
- de présenter un bilan annuel, sous forme de retour d'expérience, auprès des armées, directions et délégation concernées.

6.2. Communication relative à un événement aérien.

La communication relative à un événement aérien relève de l'organisme d'occurrence.

Cependant, le directeur du BEAD-air peut être amené à participer à la communication sur les aspects exclusivement techniques de l'enquête. Il est habilité à ce titre à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires.

7. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES.

7.1. Dispositions administratives.

7.1.1. Concernant le personnel.

Le personnel n'appartenant pas au BEAD-air mais requis par lui pour les besoins de l'enquête (experts, EPI...) est placé sous l'autorité fonctionnelle du directeur du BEAD-air et du directeur d'enquête technique.

7.1.2. Concernant l'épave.

Cf. point 4.4., alinéas 4 et 5.

7.2. Dispositions financières.

Il appartient à l'organisme d'occurrence de l'événement d'acquitter les frais ayant trait aux opérations demandées par le BEAD-air, et notamment :

- déplacements du personnel de l'équipe d'enquête n'appartenant pas à l'unité BEAD-air (enquêteur de première information et experts), ainsi que de toute personne requise par le BEAD-air pour les besoins de l'enquête ;
- frais d'enlèvement de l'épave ;
- frais de gardiennage ;
- frais d'expertises diligentées pour les besoins de l'enquête techniques (après devis présenté).

La ministre de la défense,

Michèle ALLIOT-MARIE.

Le ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire,

François BAROIN.

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Thierry BRETON.

(1) Cf. art. D. 131-4. La circulation d'essais et réception (CER), qui fait partie de la circulation aérienne militaire, peut être réalisée au bénéfice d'entreprises aéronautiques privées.

(2) La définition du largage de personnels ou de matériels inclut les opérations de dépose ou de récupération par technique aéromobile.

ANNEXE I.

LISTE DES INCIDENTS DEVANT ÊTRE PORTÉS À LA CONNAISSANCE DU BEAD-AIR.

(ANNEXE à 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 évènement 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...).

1.2. Incidents liés à une situation d'urgence.

Tout évènement 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 évènement 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...), 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 évènement 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...).

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

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

2. INCIDENTS CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE LARGAGE DE PERSONNELS OU DE MATÉRIELS AU DÉPART D'UN AÉRONEF.

Tout évènement concernant les opérations de largage de personnels ou de matériels, y compris les activités d'aérocordage et de treillage, et entraînant une situation dangereuse, dans la mesure où le fonctionnement de l'aéronef ou le comportement de son équipage peut être rangé parmi les causes de l'évènement.

ANNEXE II.

DÉCRET N° 2005-1383 DU 4 NOVEMBRE 2005.

**ARTICLE 8
LA COMMISSION D'ENQUÊTE.**

Article 8.

La commission d'enquête prévue à l'article L.711-2 du code de l'aviation civile est présidée par un officier général.

Elle comprend outre le président :

- un membre ou un ancien membre du Conseil d'État ;
- un membre d'une inspection générale du ou des ministères concernés par l'évènement, sur proposition du ministre de rattachement ;
- un membre du personnel navigant professionnel, désigné pour sa connaissance du milieu professionnel et de l'aéronef d'État concerné;
- une personne désignée pour sa connaissance de la conduite des aéronefs ;
- une personne désignée pour sa connaissance de l'exploitation des aéronefs ;
- une personne désignée pour sa connaissance de la construction aéronautique ;
- une ou plusieurs personnes désignées pour leurs compétences particulières en rapport avec le type d'accident objet de l'enquête.

Les membres de la commission d'enquête sont nommés par arrêté du ministre de la défense sur proposition du général d'armée aérienne, inspecteur général des armées.

La commission d'enquête est tenue informée du déroulement de l'enquête technique. Elle peut proposer au BEAD-air des recherches complémentaires. Elle est consultée sur le projet de rapport d'enquête.

Les réunions de la commission d'enquête ne sont pas publiques.

Le directeur du BEAD-air ou son représentant et, s'il le juge utile, ses collaborateurs assistent aux réunions.

L'activité de la commission d'enquête prend fin à la publication du rapport d'enquête.

ANNEXE III.

**LISTE DES CENTRES DE PERMANENCE RECONNUS PAR LE BEAD-AIR POUR PROCÉDER À
UNE NOTIFICATION RÉFLEXE TÉLÉPHONIQUE SYSTÉMATIQUE LORS DE LA
SURVENANCE D'UN INCIDENT OU ACCIDENT AÉRIEN RELEVANT DE LA COMPÉTENCE
DU BEAD-AIR.**

Le CPCO pour tout événement aérien survenu sur un théâtre d'opérations.

Le CPA de l'EMO Air pour tout événement aérien survenu au sein de l'armée de l'air.

Le COMALAT pour tout événement aérien survenu au sein de l'ALAT ou à des drones au sein de l'armée de terre.

ALAVIA pour tout événement aérien survenu au sein de la marine nationale.

Le GCFAG pour tout événement aérien survenu au sein de la gendarmerie nationale.

La DGDDI pour tout événement aérien survenu au sein de la Direction générale des douanes et droits indirects.

L'échelon central du GMA ou le COGIC pour tout événement aérien survenu au sein de la direction de la défense et sécurité civiles.

Les bases d'essais et détachements du CEV pour tout événement aérien survenu au sein de la délégation générale pour l'armement.

ANNEXE IV.
CONTEXTURE DES MESSAGES TÉLÉGRAPHIQUES.

1. MESSAGE DE NOTIFICATION FORMELLE D'ÉVÈNEMENT AÉRIEN (RÉDIGÉ PAR L'ORGANISME D'OCCURRENCE).

- a) Avis d'événement aérien.
- b) Date et heure de l'événement.
- c) Identité(s) de(s) l'aéronef(s) (type, numéro d'immatriculation, indicatif radio).
- d) Lieu précis de l'événement (lieu-dit dans la commune, commune, département, pays).
- e) Armée / direction / organisme et unité d'appartenance de l'aéronef.
- f) Mission, terrain de départ et terrain de destination de l'aéronef.
- g) Composition, identité et état de l'équipage et des passagers. Préciser s'il y a eu éjection, abandon de bord. Eventuellement, indiquer le lieu d'évacuation.
- h) S'il y a eu des dommages corporels ou matériels causés aux tiers, donner l'identité et l'état des victimes et la nature des dommages causés. Sinon, mentionner « néant ».
- i) État de l'aéronef (disparu, détruit, endommagé, intact...).
- j) Bref exposé des circonstances présumées de l'événement.
- k) Préciser l'armement et le besoin éventuel d'une équipe pour sécuriser la zone.
- l) Préciser la présence d'équipements ou de documents classifiés.
- m) Coordonnées du rédacteur du message.

Nota. Ce message doit être envoyé le plus rapidement possible, même s'il est incomplet. Le cas échéant, un message complémentaire pourra être envoyé lorsque tous les éléments seront rassemblés.

Destinataires :

- pour action : le BEAD-air ;
- pour information : les autorités concernées.

Tout correspondant peut être rendu destinataire en fonction des prescriptions particulières à chaque organisme, sous réserve qu'il soit habilité à en connaître.

En fonction des prescriptions particulières à chaque organisme, tout autre correspondant peut être rendu destinataire de ce message, sous réserve qu'il soit habilité à en connaître.

2. MESSAGE DE DÉCLENCHEMENT D'ENQUÊTE TECHNIQUE (RÉDIGÉ PAR LE DIRECTEUR DU BUREAU ENQUÊTES ACCIDENTS DÉFENSE-AIR).

- a) Déclenchement d'enquête technique d'accident (*ou* d'incident grave).
- b) Date et heure de l'événement.

- c) Type et immatriculation de l'aéronef.
- d) Armée / direction / organisme / unité d'appartenance.
- e) Directeur d'enquête technique, enquêteur adjoint, enquêteur de première information, experts techniques.
- f) Divers (heure et point de rendez-vous pour le groupe d'enquête...).

Destinataires :

- pour action : les unités ou organismes des membres de l'enquête technique ;
- pour information : les autorités et organismes concernés.

3. MESSAGE DE PREMIÈRE INFORMATION D'ENQUÊTE TECHNIQUE (RÉDIGÉ PAR LE DIRECTEUR DU BUREAU ENQUÊTES ACCIDENT DÉFENSE-AIR).

- a) Qualification de l'événement.
- b) Date et heure de l'événement.
- c) Type et immatriculation de l'aéronef.
- d) Armée, direction ou organisme et unité d'appartenance.
- e) Référence du ou des moteurs.
- f) Identité du directeur d'enquête technique ou de l'enquêteur de première information.
- g) Circonstances détaillées de l'événement.
- h) Premier(s) résultat(s) de l'enquête.
- i) Proposition(s) éventuelle(s) de mesures conservatoires.
- j) Expert(s) technique(s) éventuellement demandés.
- k) Divers.

Destinataires :

- tout ministère ou état-major concerné ;
- toute unité ou organisme concerné.

ANNEXE V.

MODÈLE DE RAPPORT D'ENQUÊTE TECHNIQUE.

L'appendice à l'annexe 13 de la Convention de Chicago, dont s'inspire le BEAD-air, définit le modèle de rapport d'enquête technique présenté ci-dessous.

1. PRÉSENTATION DU RAPPORT D'ENQUÊTE TECHNIQUE.

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

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

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

La notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères; l'identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités; l'organisation de l'enquête; le service qui a publié le rapport et la date de publication; il se termine par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident.

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

- renseignements de base ;
- analyse ;
- conclusions ;
- recommandations de sécurité.

Chacune de ces rubriques comportent un certain nombre de sous rubriques, comme il est indiqué dans les paragraphes qui suivent.

Appendices. À insérer le cas échéant.

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

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

2. RENSEIGNEMENTS DE BASE.

2.1. Déroulement du vol.

Bref compte rendu donnant les renseignements suivants :

- numéro du vol, type d'exploitation, dernier point de départ, heure de départ (heure locale ou UTC), point d'atterrissage prévu ;
- préparation du vol, description du vol et des événements qui ont conduit à l'accident, y compris, s'il y a lieu, la reconstitution de la partie significative de la trajectoire de vol ;

- lieu (latitude, longitude, altitude), date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident étant précisé si l'accident s'est produit le jour ou la nuit.

2.2. Tués et blessés.

Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres voulus) :

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

Nota. Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. La notion de blessures graves s'entend dans le sens défini par le point 1.2.4.2. de la présente instruction.

2.3. Dommages à l'aéronef.

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

2.4. Autres dommages.

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

2.5. Renseignements sur le personnel.

Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment : âge, validité des licences, qualifications, contrôles obligatoires, nombre d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et renseignements pertinents sur le temps de service.

Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.

S'il y a lieu, renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel comme celui des services de la circulation aérienne, le personnel d'entretien, etc.

2.6. Renseignements sur l'aéronef.

Bref exposé sur l'état de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des déficiences dont on connaissait l'existence avant et pendant le vol et qui auraient un rapport quelconque avec l'accident).

Bref exposé sur les performances, s'il y a lieu, et mention indiquant si la masse et le centrage de l'aéronef étaient conformes aux limites prescrites pendant la phase du vol intéressant l'accident. (En cas de non-conformité ayant pu influencer sur l'accident, donner tous détails utiles.)

Type de carburant utilisé.

2.7. Conditions météorologiques.

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

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

2.8. Aides à la navigation.

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

2.9. Télécommunications.

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

2.10. Renseignements sur l'aérodrome.

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

2.11. Enregistreurs de bord.

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

2.12. Renseignements sur l'épave et sur l'impact.

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

2.13. Renseignements médicaux et pathologiques.

Brève description des résultats des enquêtes entreprises et renseignements pertinents qui résultent de ces enquêtes.

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

2.14. Incendie.

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

2.15. Questions relatives à la survie des occupants.

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

2.16. Essais et recherches.

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

2.17. Renseignements sur les organismes et la gestion.

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

2.18. Renseignements supplémentaires.

Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus dans les points 2.1. à 2.17. ci-dessus.

2.19. Techniques d'enquêtes utiles ou efficaces.

Si des techniques utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement sous cette rubrique la raison de l'utilisation de ces techniques et mentionner ici leurs caractéristiques principales en décrivant également les résultats obtenus dans les points correspondants 2.1. à 2.18.

3. ANALYSE.

Analyser seulement les renseignements qui sont indiqués dans la rubrique 2 (Renseignements de base) et qui se rapportent à la détermination des conclusions et des causes.

4. CONCLUSIONS.

Énumérer les conclusions et les causes déterminées lors de l'enquête. La liste des causes devrait comprendre les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

5. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ.

Le cas échéant, indiquer brièvement toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et toute mesure corrective qui en a résulté.

6. APPENDICES.

Joindre au rapport, le cas échéant, tous autres renseignements jugés nécessaires à sa compréhension.