

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 66 du 28 août 2020

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 6

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE N° 7401/ARM/CAB.

relative à la conduite des enquêtes de sécurité menées par le bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État.

Du 14 août 2020

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE N° 7401/ARM/CAB. relative à la conduite des enquêtes de sécurité menées par le bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État.

Du 14 août 2020

NOR A R M M 2 0 5 4 8 9 3 J

Référence(s) :

Voir annexe IV.

Pièce(s) jointe(s) :

Quatre annexes

Texte(s) abrogé(s) :

➤ [Autre N° 7401/DEF/CAB du 15 mai 2007 relative à la conduite des enquêtes techniques menées par le bureau enquêtes accidents défense air.](#)

Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [110.7.2.9.](#)

Référence de publication :

PRÉAMBULE.

Le [code de la défense](#) prévoit, dans ses articles R3125-1 et suivants, un service à compétence nationale, indépendant et permanent, qui a pour nom « bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État » et pour sigle « BEA-É ».

Conformément à l'article L3125-2 du [code de la défense](#), les modalités de son action sont établies par les dispositions du titre II du livre VI de la première partie législative du code des transports applicables aux enquêtes de sécurité menées à la suite d'un accident ou incident grave de l'aviation civile, ainsi que par les articles L6222-2 à L6223-3 du même code.

1. GÉNÉRALITÉS.

1.1. **Objet de l'instruction.**

La présente instruction définit la conduite à tenir lors du déroulement des enquêtes de sécurité relevant du BEA-É.

Ces enquêtes sont relatives aux événements aériens survenus aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire 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 (Cf. annexe IV).

Relèvent notamment de ces enquêtes les événements aériens survenus dans le cadre d'une activité aérienne exercée au sein de tout ministère ou de tout organisme public. Les situations entrant dans ce domaine étant multiples, les accidents ou incidents d'aéronefs affrétés pour des missions d'État sont répartis au cas par cas entre le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) et le BEA-É.

Le BEA-É peut également, à l'instar du BEA, exploiter plusieurs événements, résultats d'enquêtes ou constats de certaines tendances en matière de sécurité aérienne, pour mener des études de sécurité, sur des thèmes à vocation transverse. Une étude de sécurité est menée selon des modalités similaires à celles d'une enquête.

Est dénommé aéronef pour l'application du présent code, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs : il définit ainsi tout moyen aérien sans intention d'exhaustivité.

Il peut s'étendre le cas échéant aux moyens aériens n'entrant pas dans les trois catégories naturelles que sont les avions, les hélicoptères et les drones (plateformes volantes, dispositifs dorsaux propulsés, etc.).

1.2. **Définitions.**

1.2.1. **Événements aériens.**

Constituent des événements aériens les accidents aériens et les incidents aériens, graves ou non, d'aéronef, de largage de personnel ou de matériel au départ d'un aéronef, lorsque ce dernier ou le comportement de son équipage peuvent être rangés parmi les causes de cet événement.

La qualification « aérien » d'un événement est liée à l'exploitation d'un aéronef en vue de ce qui constitue tout ou partie d'un vol. Elle sous-tend la présence (embarquée ou non) d'un équipage associé à l'utilisation de cet aéronef. Un événement au cours d'une opération de maintenance d'un aéronef ne constitue pas un événement aérien.

1.2.2. **Accidents aériens.**

1.2.2.1. **Accident aérien d'aéronef habité.**

C'est un événement aérien lié à l'utilisation 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 au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef ;
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
 - 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.
- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol ;
 - 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.
- l'aéronef est détruit, a disparu ou est totalement inaccessible.

1.2.2.2. *Accident aérien d'aéronef inhabité.*

C'est un événement aérien 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 ;
 - directement exposée au souffle de ses moteurs.
- l'aéronef inhabité est détruit, a disparu ou est totalement inaccessible.

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

C'est un événement aérien 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 ;
 - 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 ;
 - de l'interaction entre l'aéronef et le personnel largué, déposé ou récupéré.
- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle tels que définis au point 1.2.2.1. :
 - résultant du largage, de la dépose ou de la récupération en eux-mêmes ;
 - 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 aériens graves.*

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

1.2.4. *Blessures.*

1.2.4.1. *Blessure mortelle.*

Est considérée comme blessure mortelle, toute blessure qui entraîne la mort dans les 30 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 aérien et qui :

- nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ;
- se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ;
- 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 ;
- se traduit par la lésion d'un organe interne ;
- se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 p. 100 de la surface du corps ;
- résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

2. ENQUÊTES DE SÉCURITÉ.

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

- l'enquête judiciaire ;
- l'enquête de commandement ou enquête administrative ;
- l'enquête de sécurité.

S'agissant de l'enquête de sécurité, le BEA-É 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 par l'ensemble des autorités de l'État, par les services dépositaires de cette autorité ou par les organismes privés concernés par l'enquête de sécurité.

2.1. Objet de l'enquête de sécurité.

Les enquêtes de sécurité réalisées par le BEA-É ont pour but de prévenir de futurs événements aériens.

À cette fin, l'enquête de sécurité menée à la suite d'un événement aérien 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. Constater, analyser et comprendre les événements aériens dans leur environnement constituent les phases essentielles d'une enquête de sécurité dont l'objectif, au travers de recommandations éventuelles, est d'abaisser le seuil d'occurrence de ces événements.

Ainsi, les enquêtes de sécurité conduites par le BEA-É 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 chaque autorité d'emploi sans préjudice de l'enquête menée par l'autorité judiciaire.

2.2. Déclenchement de l'enquête de sécurité.

Tout événement aérien susceptible d'être qualifié d'accident ou d'incident, grave ou non, doit être porté sans délai à la connaissance du BEA-É.

Tout événement aérien qualifié d'accident aérien ou d'incident aérien grave d'un aéronef habité fera systématiquement l'objet d'une enquête de sécurité conduite par le BEA-É.

Les accidents aériens ou incidents aériens graves d'un aéronef inhabité peuvent ne pas faire l'objet d'une enquête de sécurité si aucune blessure, ni aucun dégât autre que ceux subis par l'aéronef n'est constaté.

Tout événement aérien qualifié d'incident peut faire l'objet d'une enquête de sécurité conduite par le BEA-É.

La liste des incidents aériens devant être portés à la connaissance du BEA-É est fixée par [l'arrêté du 6 février 2006 modifié](#) (Cf. annexe IV).

La qualification des événements aériens appartient au BEA-É, en concertation avec l'organisme d'occurrence. La saisine et le déclenchement de l'enquête sont effectuées par le directeur du BEA-É avec information de l'autorité d'emploi concernée, si celle-ci n'est pas à l'origine de la remontée d'information.

S'agissant des accidents aériens ou incidents aériens 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 directeur du BEA-É déclenchera l'enquête couvrant la globalité de l'événement.

Tout autre événement dont l'analyse est susceptible de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne doit être porté à la connaissance du BEA-É.

Les événements aériens 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 de sécurité.

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

Le BEA-É est également compétent pour effectuer les enquêtes de sécurité relatives aux événements aériens 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 BEA-É 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.

3. LES ACTEURS DE L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ.

3.1. **Autorités d'emploi et exploitants concernés.**

Les autorités d'emploi et les exploitants concernés ne peuvent intervenir sur le déroulement de l'enquête de sécurité qui doit rester indépendante.

Elles peuvent accéder aux pièces constitutives du dossier d'enquête de sécurité, après autorisation du directeur du BEA-É et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire.

Elles apportent leur coopération et leur soutien aux enquêteurs de sécurité dans l'exécution de leur tâche.

À cet effet, il est demandé aux autorités d'emploi :

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

3.2. **Directeur du bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État.**

Il est responsable :

- de la mise en condition opérationnelle du BEA-É et de l'exécution des missions d'enquêtes de sécurité ;
- de la qualification des événements aériens portés à la connaissance du BEA-É (en concertation avec l'organisme d'occurrence) ;
- du déclenchement des enquêtes de sécurité ;
- de la définition du champ d'investigation et des méthodes de chaque enquête de sécurité au regard des objectifs fixés aux articles L1621-3 et L6222-2 du code des transports ;
- de l'organisation de la participation du BEA-É aux enquêtes de sécurité 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 de sécurité menées par le BEA-É selon les conditions prévues par les conventions internationales ou accords auxquels la France est partie ;
- de la rédaction des rapports d'enquêtes de sécurité, adressés aux autorités concernées ;
- de la transmission des informations résultant de l'enquête de sécurité, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement aérien, aux autorités d'emploi concernées ;
- de la coordination de l'enquête de sécurité 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 R3125-22 du [code de la défense](#) 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 BEA-É désigne les enquêteurs de sécurité du BEA-É en accord avec l'article R3125-24 du [code de la défense](#) ; leur désignation dans le message de déclenchement vaut commissionnement. Il agréé les enquêteurs de première information et désigne les enquêteurs nécessaires à l'instruction de chaque événement aérien.

3.3. **Enquêteurs.**

Les enquêteurs relèvent de trois catégories :

- les directeurs d'enquête de sécurité ;
- les enquêteurs de première information ;
- les experts.

3.3.1. **Directeur d'enquête de sécurité.**

Est appelé « directeur d'enquête de sécurité » (DE), toute personne appartenant au BEA-É et commissionnée par le directeur du BEA-É pour diriger une enquête de sécurité.

Le DE est désigné parmi les officiers, les fonctionnaires de catégorie A ou les agents contractuels de même niveau.

Il rend compte directement et exclusivement au directeur du BEA-É, lui-même chargé d'assurer les concertations et coordinations nécessaires avec les organismes concernés.

Le DE assure l'organisation, la conduite et le contrôle d'une enquête de sécurité.

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

Il exprime, par l'intermédiaire du BEA-É, le besoin en experts.

Le DE agit en toute indépendance vis-à-vis des autorités d'emploi concernées.

Il est chargé :

- de la constitution du groupe d'enquête ;
- de la conduite de l'enquête de sécurité dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur ;
- de la rédaction du rapport d'enquête de sécurité.

Est appelé « adjoint au directeur d'enquête de sécurité » tout enquêteur appartenant au BEA-É et chargée de seconder le directeur d'enquête de sécurité conformément à ses directives.

3.3.2. **Enquêteur de première information.**

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

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

L'EPI a pour rôle de se rendre sans délai sur les lieux d'un événement 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 de sécurité du BEA-É.

Par ailleurs, il doit être capable de procéder, sous la conduite du directeur d'enquête de sécurité du BEA-É, à tout ou partie des actions relevant d'une enquête de sécurité. Il rend compte de ses investigations au directeur d'enquête de sécurité, 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, être mécanicien aéronautique ou contrôleur aérien.

Il doit suivre une formation spécifique définie par le BEA-É.

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

Le ministère de l'intérieur et le ministère de l'action et des comptes publics participent aux activités du BEA-É en mettant à sa disposition du personnel selon les besoins spécifiques à chaque enquête de sécurité.

Le nombre des EPI ainsi que leur répartition par organisme est fixé par le BEA-É. 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 BEA-É.

La désignation d'un EPI associé à une enquête de sécurité relève du BEA-É, 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 aérien est survenu.

3.3.3. **Expert.**

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

Un groupe d'enquête est constitué le plus souvent d'un expert pilote, d'un expert mécanicien et d'un expert médecin. D'autres experts peuvent compléter le groupe d'enquête en cas de besoin spécifique (secouriste, contrôleur aérien, parachutiste d'essai, etc.).

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

Pendant toute la durée de l'enquête de sécurité, et conformément aux besoins exprimés par le directeur d'enquête de sécurité, des demandes complémentaires d'experts peuvent être formulées par le BEA-É.

3.4. Pouvoirs et devoirs des enquêteurs.

3.4.1. Pouvoirs des enquêteurs.

Ils sont définis aux articles du code des transports listés par l'article L3125-2 du [code de la défense](#) et par l'article L1621-2 à 15 du code des transports.

3.4.2. Devoirs des enquêteurs.

Conformément aux articles L1621-16 et L1621-17 du code des transports, le personnel appartenant au BEA-É, 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 de sécurité ou à défaut l'EPI doit informer l'autorité judiciaire ou son représentant avant d'entreprendre ses actions d'investigation.

Tout expert sollicité par le DE est tenu à la stricte confidentialité des échanges sur les éléments de l'enquête.

4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ.

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

Lorsqu'un événement aérien s'est produit, l'équipage survivant, l'autorité représentant l'exploitant de l'aéronef impliqué et toute personne autorisée à intervenir sur le lieu de l'événement aérien doit si possible, en présence ou non d'un représentant de l'autorité judiciaire, prendre les mesures suivantes si elles n'ont pas déjà été appliquées par les organismes de secours :

- sauvegarder les personnes ;
- sécuriser la zone ;
- prévenir l'autorité d'emploi dont relève l'événement ;
- 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. En application de l'article 13 du règlement (UE) n° 996/2010 (*Cf. annexe IV*), dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité, nul n'est autorisé à modifier l'état du site de l'accident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit nécessaire pour des raisons de sécurité ou pour porter secours à des blessés. Toute modification du site doit se faire avec l'autorisation expresse de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité.

Dans ce cas, 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 du personnel, les traces et la zone de l'événement ;
- noter avec précision, sur un croquis, l'emplacement initial de l'aéronef, de ses débris, des équipements des personnels et des traces ;
- ne pas modifier les positions des différents contacts et leviers de commande de l'aéronef ;
- dresser la liste des témoins et noter leur emplacement ;
- se mettre à la disposition de l'enquêteur désigné ou de l'EPI.

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

4.2. Notification.

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

Relevant de l'organisme d'occurrence, la notification est destinée :

- à informer simultanément :
 - la chaîne hiérarchique selon des procédures propres à chaque organisme ;
 - le BEA-É.

- à permettre l'information rapide d'autres organismes susceptibles d'être confrontés à un événement aérien de même nature.

Tous les vecteurs d'information à la disposition des organismes d'occurrence doivent être utilisés afin de procéder à une notification systématique permettant d'informer le plus rapidement possible le BEA-É.

Plus particulièrement, les centres de permanence des différentes armées, organismes et délégation procéderont à une notification systématique par messagerie (et par téléphone, en fonction de sa gravité) dès la connaissance de l'événement.

4.3. Déclenchement d'une enquête de sécurité par le bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État.

4.3.1. Autorité responsable du déclenchement.

Le directeur du BEA-É a autorité pour décider du déclenchement d'une enquête de sécurité concernant un événement aérien survenu au sein d'un organisme exploitant cité au point 1.1.

4.3.2. Premières mesures à prendre par le bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État.

- qualifier : en concertation avec l'organisme concerné et au vu des éléments dont il dispose, le directeur du BEA-É qualifie l'événement aérien. Pendant le déroulement de l'enquête de sécurité, et au vu d'éventuels nouveaux éléments, la qualification de l'événement aérien peut être modifiée ;

- désigner : le DE est désigné par le directeur du BEA-É ;

- constituer : le groupe d'enquête de sécurité est constitué :

- des experts nécessaires ;

- d'adjoint(s) au directeur d'enquête de sécurité, le cas échéant ;

- d'un enquêteur de première information, le cas échéant.

- administrer : le BEA-É facilite le départ au plus vite du groupe d'enquête en traitant les formalités administratives nécessaires ;

- s'informer : le BEA-É s'informe des procédures judiciaires en cours.

4.3.3. Message de déclenchement d'enquête de sécurité.

Le BEA-É diffuse au plus tôt le message de déclenchement de l'enquête de sécurité (Cf. annexe I).

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 BEA-É, 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 de sécurité, à l'organisme d'appartenance.

La décision de diligenter des expertises techniques spécifiques relève de l'autorité judiciaire ou du directeur d'enquête de sécurité. 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 de sécurité est terminée, le BEA-É 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 peuvent être effectués sur les équipages, après accord de ces derniers, par les experts médecins désignés par le BEA-É, le cas échéant sans attendre l'arrivée de l'équipe d'investigation du BEA-É.

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 L1621-10 du code des transports.

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

5. DOCUMENTS RELATIFS AUX ENQUÊTES DE SÉCURITÉ.

5.1. Message de premières informations d'enquête de sécurité.

Un message de premières informations d'enquête de sécurité (dont la contexture est détaillée en annexe II) est rédigé par le directeur du BEA-É quarante-huit heures après l'arrivée sur le site de l'événement du groupe d'enquête.

Ce message a pour but d'informer tout organisme concerné par l'événement aérien 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 de sécurité.

5.2.1. Définitions.

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

Les comptes rendus répondent à l'objectif des enquêtes de sécurité. Ils sont rédigés conformément aux directives du directeur d'enquête de sécurité et s'appuient sur les normes et pratiques objets de l'annexe 13 de l'organisation de l'aviation civile internationale (Cf. annexe I).

5.2.1.1. Compte-rendu préliminaire d'enquête de sécurité.

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

5.2.1.2. Compte-rendu final d'enquête de sécurité.

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

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 de sécurité ou, le cas échéant, par un EPI.

5.2.2. Diffusion des comptes rendus d'enquête de sécurité.

Les comptes rendus préliminaire et final d'enquête de sécurité sont directement et exclusivement adressés au directeur d'enquête de sécurité du BEA-É.

Les comptes rendus d'experts sont directement et exclusivement adressés au directeur d'enquête de sécurité ou, le cas échéant, à l'EPI.

5.3. Rapport d'enquête de sécurité.

5.3.1. Définition.

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

Les rapports répondent à l'objectif des enquêtes de sécurité. Ils sont rédigés sous une forme appropriée à la nature de l'événement 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 (Cf. annexe III).

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

Au terme de l'enquête de sécurité, le directeur du BEA-É est responsable de la rédaction du rapport d'enquête de sécurité.

5.3.2. Diffusion des rapports d'enquête de sécurité.

Avant toute diffusion du rapport final d'enquête de sécurité, le BEA-É 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 de sécurité sont diffusés par le directeur du BEA-É :

- aux ministres concernés par l'évènement ;
- aux autorités d'emploi concernées ;
- à tout organisme ou partie susceptible de tirer bénéfice de ce rapport.

Le rapport final d'enquête de sécurité est rendu public par le directeur du BEA-É conformément à l'article L1621-4 du code des transports, 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 L1621-20 du code des transports, le BEA-É émet, s'il y a lieu, des recommandations de sécurité, ayant trait directement ou indirectement à l'événement.

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

Les réponses aux recommandations de sécurité sont à adresser au cabinet du ministre concerné par l'évènement, dans un délai de 90 jours après leur réception, le BEA-É et la direction de la sécurité aéronautique d'État (DSAÉ) étant mis en copie.

Les réponses aux recommandations sont systématiquement analysées par le BEA-É, ainsi que par la DSAÉ, chacun dans leur domaine et champ de prérogatives respectifs.

Si le directeur du BEA-É considère qu'une réponse n'est pas adéquate, il le fait savoir au destinataire dans les 60 jours qui suivent la date de réception de la réponse, et il lui en communique les raisons.

5.5. Bilan d'activités.

Chaque année, le BEA-É produit un bilan d'activités de l'année précédente, comprenant le suivi des réponses à ses recommandations.

5.6. Archivage des documents.

Après diffusion du rapport d'enquête de sécurité aux organismes concernés, le BEA-É archive et conserve le dossier contenant tous les documents et pièces relatifs à chaque enquête de sécurité.

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 aérien, le directeur du BEA-É 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 évènements aériens doit être effectuée conformément aux prescriptions de l'instruction générale interministérielle n° 1300 sur la protection du secret de la défense nationale (annexe de [l'arrêté du 30 novembre 2011](#)).

6. COMMUNICATION.

Outre les actions de notification précisées au point 4.2., des actions de communication peuvent être nécessaires de manière permanente, concernant les attributions générales du BEA-É, ou conjoncturelle, relativement à une enquête de sécurité.

6.1. Communication permanente.

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

- de faire connaître les missions, attributions, organisation et mode de fonctionnement du BEA-É auprès des organismes susceptibles d'en être bénéficiaires ;
- de porter à la connaissance de l'ensemble de ces organismes l'information relative à un évènement aérien ;
- de mettre en place et développer des échanges internationaux avec les organismes étatiques homologues ;
- de présenter un bilan annuel, sous forme de retour d'expérience, auprès des autorités d'emploi concernées.

6.2. Communication relative à un évènement aérien.

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

Cependant, le directeur du BEA-É peut être amené à communiquer au cours de l'enquête à des fins de prévention des évènements aériens. Il est habilité à ce titre à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs de sécurité, le déroulement de l'enquête de sécurité et éventuellement ses conclusions provisoires.

7. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES.

7.1. Dispositions administratives.

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

7.2. Dispositions financières.

Il appartient à l'organisme d'occurrence de l'évènement aérien d'acquitter les frais ayant trait aux opérations demandées par le BEA-É, et notamment les éventuels frais :

- de déplacement du personnel de l'équipe d'enquête n'appartenant pas au BEA-É (EPI et experts), ainsi que de toute personne requise par le BEA-É pour les besoins de l'enquête ;
- d'enlèvement de l'épave ;
- de gardiennage ;
- d'expertises diligentées pour les besoins de l'enquête de sécurité (après devis présenté).

8. DISPOSITIONS FINALES.

[L'instruction n° 7401/DEF/CAB du 15 mai 2007](#) relative à la conduite des enquêtes techniques menées par le bureau enquêtes accidents défense air est abrogée.

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

La ministre des armées,

Florence PARLY.

Le ministre de l'économie, des finances et de la relance,

Bruno LE MAIRE.

Le ministre de l'intérieur,

Gérald DARMANIN.

ANNEXES

ANNEXE I.

MODÈLE DE MESSAGE DE DÉCLENCHEMENT D'ENQUÊTE.

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

Destinataires :

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

ANNEXE II.

MODÈLE DE MESSAGE DE PREMIÈRES INFORMATIONS D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ.

- a) Qualification de l'événement aérien.
- b) Date et heure de l'événement aérien.
- 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 de sécurité ou de l'enquêteur de première information.
- g) Circonstances détaillées de l'événement aérien.
- 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, direction générale ou état-major concerné ;
- toute unité ou organisme concerné.

ANNEXE III.

MODÈLE DE RAPPORT D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ.

L'appendice à l'annexe 13 de la [Convention de Chicago](#), dont s'inspire le BEA-É, définit le modèle de rapport d'enquête de sécurité présenté ci-dessous.

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'évènement aérien.

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

La notification de l'évènement aérien aux administrations nationales et aux administrations étrangères, l'identification du service d'enquête sur les événements aériens 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'évènement aérien.

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

Chapitre 1 : renseignements de base ;

Chapitre 2 : analyse ;

Chapitre 3 : conclusions ;

Chapitre 4 : recommandations de sécurité.

ANNEXE IV. TEXTES DE RÉFÉRENCE.

a) [convention de Chicago du 7 décembre 1944 modifiée](#) relative à l'aviation civile internationale (JO du 25 décembre 1969, p. 12562 ; BOEM 103.1.2.1) ;

b) règlement (UE) n° 996/2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JOUE du 12 novembre 2010, L 295/35) ;

c) règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (JOUE du 24 avril 2014, L 122/18) ;

d) [code de procédure pénale](#) ;

e) code des transports (n.i BO ; n.i. JO) ;

f) [code de la défense](#) ;

g) [décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 modifié](#) portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État ;

h) [arrêté du 6 février 2006 modifié](#) fixant la liste des incidents devant être portés à la connaissance du bureau enquêtes accidents défense air ;

i) [arrêté du 30 novembre 2011](#) portant approbation de l'instruction générale interministérielle n° 1300 sur la protection du secret de la défense nationale (JO n° 279 du 2 décembre 2011, texte n° 1) ;

j) STANAG-3531 *on Safety Investigation and Reporting of Accidents / Incidents Involving Military Aircraft, Missiles and / or UAVS* (n.i BO ; n.i. JO).