

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 mai 1998.

## PROJET DE LOI

*relatif aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile,*

(Renvoyé à la de la production et des échanges à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. LIONEL JOSPIN,

Premier ministre,

PAR M. JEAN-CLAUDE GAYSSOT,

ministre de l'équipement, des transports et du logement.

## EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le maintien et l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile reposent en partie sur les enquêtes techniques menées à la suite des accidents et des incidents.

Destinées non à déterminer les fautes ou les responsabilités, mais les causes certaines ou possibles des accidents ou incidents, elles apportent un retour d'expérience indispensable à l'évolution des aéronefs et de leurs équipements et à l'amélioration de la formation du personnel navigant.

Telle est la raison pour laquelle, dès 1951, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté une annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale, comportant les normes et pratiques recommandées applicables aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Par ailleurs, une directive du Conseil de l'Union européenne du 21 novembre 1994, inspirée des règles retenues par l'OACI, a établi les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Il convient par conséquent d'introduire dans le droit national ces dispositions qui peuvent se résumer en quatre points : obligation d'une enquête en cas d'accident ou d'incident grave, indépendance fonctionnelle de l'organisme chargé des enquêtes, reconnaissance aux enquêteurs de pouvoirs d'investigation et caractère public des rapports d'enquête.

Le principe est posé que tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu sur le territoire national à un aéronef pourvu d'un certificat de navigabilité fait l'objet d'une enquête technique. Par accident ou incident d'aviation civile, il faut entendre ceux survenus à tout type d'aéronef, à l'exception des aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation

aérienne militaire ou de ceux qui ne sont pas inscrits au registre civil d'immatriculation, pour lesquels la responsabilité de l'enquête incombe au ministère de la défense. Bien entendu, en cas de besoin, des incidents considérés comme n'étant pas graves ou survenus à d'autres types d'aéronefs civils peuvent faire l'objet d'une enquête technique.

Par ailleurs, un accident ou un incident survenu à l'étranger peut également faire l'objet d'une enquête technique des autorités françaises, soit que l'Etat étranger en confie la réalisation aux autorités françaises, soit que l'Etat concerné s'abstienne d'ouvrir une enquête, et que, dans ce cas, l'aéronef soit immatriculé en France ou exploité par une compagnie française.

« L'indépendance fonctionnelle » de l'organisme d'enquête prévue par la directive est assurée. L'« organisme permanent » qui effectue les enquêtes techniques est rattaché à l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie. Dans l'exercice de sa mission, l'organisme permanent agit en toute indépendance et ne reçoit ou ne sollicite d'instruction d'aucune autorité. Pour un accident déterminé, le ministre chargé de l'aviation civile garde la possibilité de créer une commission d'enquête qui assiste alors l'organisme permanent et offre les mêmes garanties.

En cas d'accident, les pouvoirs reconnus aux enquêteurs techniques doivent s'exercer en coordination avec ceux dévolus aux autorités judiciaires, les enquêteurs techniques et les enquêteurs judiciaires travaillant sur des éléments identiques même si l'objectif des deux types d'enquête diffère.

Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, c'est sous le contrôle d'un officier de police judiciaire que les enquêteurs techniques peuvent prendre copie des enregistreurs, et avec l'accord de l'autorité judiciaire qu'ils peuvent prélever des éléments de l'avion pour les analyser. Même lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, c'est sous le contrôle d'un officier de police judiciaire que les enquêteurs techniques peuvent prélever les enregistreurs et les éléments de l'avion.

Les autres pouvoirs des enquêteurs techniques résident essentiellement dans un droit d'accès au site et à l'épave ainsi que dans le droit d'obtenir communication des différents documents

utiles détenus par toute personne intéressée, y compris les résultats des examens et analyses médicales ordonnés par l'autorité judiciaire.

L'enquête technique débouche sur un rapport qui est rendu public.

Ce rapport ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité. Il ne peut faire état du nom des personnes.

Préalablement, à la sortie du rapport, l'organisme permanent peut faire le point sur le déroulement de l'enquête et, dans un but de prévention, transmettre des informations résultant de l'enquête technique à l'administration de l'aviation civile et aux personnes physiques et morales dont l'action concourt à la sécurité du transport aérien.

Par ailleurs, le projet prévoit l'exonération de sanction disciplinaire des personnes qui signalent spontanément un incident, sauf s'il y a eu récidive ou imprudence délibérée. Cette disposition, incontestablement de nature à favoriser l'information et la prévention, n'apparaît contraire ni aux dispositions des articles 221-5 et 221-9 du code pénal, dans la mesure où n'a pas été causé par définition un dommage corporel, ni à celles de l'article 223-1 du même code qui sanctionne la seule violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence.



PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi relatif aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre de l'équipement, des transports et du logement, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

**Article 1er**

La première partie (législative) du code de l'aviation civile est complétée par un Livre VII ainsi rédigé :

« *LIVRE VII*

« *ACCIDENTS ET INCIDENTS*

« *ENQUÊTE TECHNIQUE*

« TITRE I<sup>ER</sup>  
« **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

« CHAPITRE UNIQUE

« *Art. L. 711-1. - I.-* L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents et sans préjudice le cas échéant de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

« II.- Pour l'application du présent livre, constitue un accident ou un incident d'aviation civile un accident ou un incident, entendu comme un événement qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation, survenu à tout type d'aéronef, à l'exclusion des aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un Etat qui 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.

« III.- Conformément aux règles internationales, l'enquête technique est de la compétence des autorités françaises pour les accidents et les incidents d'aviation civile qui sont survenus :

« - sur le territoire ou dans l'espace aérien français ;

« - sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat, si ce dernier n'ouvre pas d'enquête technique et si l'accident ou l'incident présente les caractéristiques définies ci-dessous pour ceux survenus en dehors des territoires ou des espaces aériens nationaux ;

« - en dehors des territoires ou des espaces aériens nationaux, si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé en France ou, à défaut d'être immatriculé en France, exploité par une personne physique ou morale ayant en France son siège statutaire ou son principal établissement, sous réserve que l'Etat d'immatriculation n'ouvre pas d'enquête.

« Les autorités françaises peuvent déléguer à un Etat membre de la Communauté européenne la réalisation de tout ou partie de l'enquête technique. Elles peuvent également déléguer à un Etat non membre de la Communauté européenne la réalisation d'une enquête portant sur un incident survenu à un aéronef immatriculé dans cet Etat ou des investigations liées à des événements survenus sur le territoire de cet Etat. Les autorités françaises peuvent accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

« IV.- Tout accident ou incident grave d'aviation civile, au sens de la directive n° 94/56 du Conseil de l'Union européenne du 21 novembre 1994, survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention relative à l'aviation civile internationale fait l'objet d'une enquête technique. Tout autre accident ou incident d'aviation civile peut également faire l'objet d'une enquête technique.

« *Art. L. 711-2.-* L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent spécialisé, assisté, le cas échéant, pour un accident déterminé, par une commission d'enquête.

« Dans le cadre de l'enquête, l'organisme permanent et la commission agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité.

« *Art. L. 711-3.-* Seuls les agents de l'organisme permanent désignés en qualité d'enquêteur technique et commissionnés à cet effet peuvent exercer les attributions prévues au présent livre pour les enquêteurs techniques.

« Toutefois, des agents appartenant aux corps techniques de l'aviation civile pourront être agréés pour effectuer les opérations d'enquête prévues à l'article L. 721-1 sous le contrôle et l'autorité de l'organisme permanent. Ils sont appelés enquêteurs de première information.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de recrutement, de nomination et de commissionnement des enquêteurs techniques, de nomination des membres des commissions d'enquête



et de nomination et d'agrément des enquêteurs de première information.

« *TITRE II*  
« *L'ENQUÊTE TECHNIQUE*

« *CHAPITRE I<sup>ER</sup>*  
« *Pouvoirs des enquêteurs*

« *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'enregistrement 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'enregistrements peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques en présence d'un officier de police judiciaire dont le concours est sollicité à cet effet 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.

« A défaut d'accord, ils ont le droit d'assister aux opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente 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 peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire dont le concours est sollicité à cet effet auprès du procureur de la République, 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.

« 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 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 attachés 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 concernés et des conclusions des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

## « CHAPITRE II

### « *Préservation des éléments de l'enquête*

« *Art. L. 722-1.*- Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information.

« En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, et notamment à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

« *Art. L. 722-2.*- Les personnes chargées de la conduite, de l'information, du contrôle ou de l'entretien des aéronefs qui ont spontanément et sans délai signalé un incident dans lequel elles sont impliquées ne peuvent faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

### « CHAPITRE III

#### « **Procédures**

#### « **Procès-verbaux de constat**

« *Art. L. 723-1.*- Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs techniques à l'occasion des prélèvements opérés et des vérifications effectuées dans l'exercice de leur droit de communication.

« Les procès-verbaux comportent la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des pièces ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde.

« Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

### « *TITRE III*

### « ***DIFFUSION DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE***

#### « *CHAPITRE UNIQUE*

« *Art. L. 731-1.*- I.- Les personnels de l'organisme permanent, 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.

« II.- Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles

sont de nature à prévenir un accident ou un incident grave, aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des aéronefs ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des aéronefs ou de la formation des personnels.

« En outre, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents de commission d'enquête, sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires sous réserve de ne porter atteinte ni à la vie privée des personnes ni au secret industriel, commercial ou médical, ni à la sûreté de l'Etat et à la sécurité publique, ni au secret de la défense nationale et de la politique extérieure.

« *Art. L. 731-2.-* L'organisme permanent établit et rend public au terme de l'enquête technique un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

« En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en oeuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un accident ou un incident grave.

« Avant la remise du rapport, l'organisme permanent peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

« *TITRE IV*  
« **DISPOSITIONS PÉNALES**

« *CHAPITRE UNIQUE*

« *Art. L. 741-1.-* Est puni d'un an d'emprisonnement et de 100.000 F d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident au sens de l'article L. 711-1, de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives.

« *Art. L. 741-2.-* Est puni d'un an d'emprisonnement et de 100.000 F d'amende le fait d'entraver l'action de l'organisme permanent :

« 1° Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;

« 2° Soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

« *Art. L. 741-3.-* Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au présent titre.

« Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° L'amende selon les modalités prévues par l'article 131-38 ;

« 2° Les peines mentionnées à l'article 131-39.

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

## Article 2

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application de la présente loi qui est applicable dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte.

Fait à Paris, le 6 mai 1998.

*Signé* : LIONEL JOSPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement,  
des transports et du logement,*

*Signé* : JEAN-CLAUDE GAYSSOT

---

N° 873.- PROJET DE LOI relatif aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile (renvoyé à la commission de la production).