

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE
n° 97 (1^{er} janvier – 31 mars 2005)

3

Circulaires de la direction des affaires criminelles et des grâces
Signalisation des circulaires du 1er janvier au 31 mars 2005

**Circulaire relative aux relations entre l'autorité judiciaire et
le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de
l'aviation civile (BEA)**

CRIM 2005-02 E1/18-02-2005

NOR : *JUSD0530032C*

Accident aérien

Aviation civile

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)

Enquête

Victime

POUR ATTRIBUTION

Procureurs généraux près les cours d'appel - Procureurs de la République près les tribunaux de grande instance - Premiers présidents de cours d'appel - Présidents des tribunaux de grande instance

- 18 février 2005 -

Textes sources :

Loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile modifiée par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002

Décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001

Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004

Directive européenne n° 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994,

Articles L.711-1-I, L.711-2, L.711-3, L.721-1, L.721-2, L.721-3, L.721-4, L.721-5, L.721-6, L.722-1, L.731-1, R.731-1 du code de l'aviation civile

Articles 11, 56, 60-1, 77-1-1, 76, 81, 82, 97, 163 et 175-3 du code de procédure pénale

Article 226-13 du code pénal

PLAN

I. LA COORDINATION ENTRE L'AUTORITE JUDICIAIRE ET LE BUREAU D'ENQUETES ET D'ANALYSES POUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE AU STADE DES INVESTIGATIONS

1. Facilitation de la mission du BEA par l'autorité judiciaire
 - 1.1. Accès aux lieux de l'accident ou de l'incident
 - 1.2. Exploitation des enregistreurs de bord et supports d'enregistrement
 - 1.3. Exploitation des autres éléments de nature à contribuer à la détermination des circonstances et causes de l'accident
2. Réciprocité dans les échanges entre l'autorité judiciaire et le BEA

II. LA MAITRISE DE LA COMMUNICATION PAR L'AUTORITE JUDICIAIRE ET LE BUREAU D'ENQUETES ET D'ANALYSES POUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

1. Le BEA dispose de larges compétences en matière de communication
2. Relations avec les victimes et leurs ayants droit

Conformément à la directive n° 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994, la loi n° 99-243 du 29 mars 1999 et le décret n° 2001-1043 du 8 novembre 2001 ont accordé au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)¹ de larges pouvoirs en matière d'enquête et de communication lors de la survenance d'un accident ou incident d'aviation civile. Ceci est en particulier le cas, parfois de manière dérogatoire, lorsqu'une procédure judiciaire est en cours.

Il résulte ainsi de l'article L.711-1-I du code de l'aviation civile, de la directive précitée et des travaux préparatoires de la loi n° 99-243, que l'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet de déterminer les causes de l'accident afin d'éviter qu'il se reproduise, et non d'établir les fautes et responsabilités.

Le BEA est un service spécialisé du ministère des transports qui a une compétence nationale et qui, aux termes de l'article L.711-2 du code de l'aviation civile, agit en toute indépendance.

L'un des objectifs du législateur était la mise en place d'une coopération efficace entre les enquêteurs techniques et l'autorité judiciaire afin de prévenir la répétition de dysfonctionnements qui avaient pu précédemment être constatés. La loi du 29 mars 1999 a ainsi formalisé les relations entre le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses et les autorités judiciaires pour éviter notamment le chevauchement des enquêtes.

Après un premier bilan de l'application de ce texte, il est apparu utile de rappeler un certain nombre de principes nécessaires à l'établissement d'une coordination efficace. Cette exigence s'impose d'autant plus que deux nouveaux Bureaux d'Enquêtes ont été créés par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004, concernant les accidents terrestres et maritimes, sur le modèle de la loi n° 99-243.

Par ailleurs, la loi du 3 janvier 2002 a modifié les dispositions des articles L.711-3 et L.721-6 du code de l'aviation civile.

D'une manière générale, je vous demande de veiller à ce que s'instaurent d'étroites relations avec le BEA lorsque cet organisme mène une enquête technique relative à un

¹ Se nommant à l'origine Bureau d'Enquêtes sur les Accidents, cet organisme a été rebaptisé par le décret n°2001-1043 du 8 novembre 2001 tout en lui faisant conserver le sigle de BEA. Ses coordonnées sont : Bâtiment 153 Aéroport du Bourget 93350 LE BOURGET ; téléphone 01 49 92 72 00 ; télécopie 01 49 92 72 03 ; adresse Internet : <http://www.bea-fr.org> .

accident aérien faisant également l'objet d'une procédure judiciaire afin non seulement de prévenir d'éventuels dysfonctionnements mais aussi d'améliorer la qualité de chacune de ces enquêtes.

I. LA COORDINATION ENTRE L'AUTORITE JUDICIAIRE ET LE BUREAU D'ENQUETES ET D'ANALYSES POUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE AU STADE DES INVESTIGATIONS

1. Facilitation de la mission du BEA par l'autorité judiciaire

1.1 Accès aux lieux de l'accident ou de l'incident

Le déroulement des premières heures suivant la survenance d'un accident ou incident aérien étant crucial, comme pour la plupart des autres enquêtes, il convient de veiller à la bonne coordination des enquêtes judiciaire et technique dès l'origine.

Aux termes de l'article L.721-1 du code de l'aviation civile, les enquêteurs techniques² et, à défaut, les enquêteurs de première information³ du BEA doivent pouvoir immédiatement accéder aux lieux de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu aux fins de constatations.

Sous réserve de l'information préalable de l'autorité judiciaire en cas d'accident, je vous demande de veiller à ce que ces dispositions facilitant l'accès des enquêteurs du BEA soient strictement appliquées, notamment par les forces de police ou de gendarmerie présentes sur les lieux. Lorsqu'une information judiciaire a été ouverte, il importe que ces dispositions soient, si besoin est, rappelées au magistrat instructeur y compris par voie de réquisitions.

Il est naturellement indispensable que le magistrat chargé des investigations fasse procéder en urgence à toutes les saisies utiles afin d'éviter le déperissement des preuves. L'avis des enquêteurs du BEA sera d'ailleurs utilement sollicité à cette occasion, en application de l'article L.722-1 du code de l'aviation civile. Cet avis n'a pas à être demandé lorsqu'il est procédé à une restitution de scellés. Cependant, avant de libérer une épave ou des documents ou lorsqu'il est procédé à une restitution de scellés, il serait opportun de vérifier que les enquêteurs techniques du BEA n'en ont également plus l'usage ».

La préservation du site où s'est déroulé l'accident est essentielle afin de ne pas hypothéquer le déroulement des enquêtes judiciaire et technique. Ainsi, de manière à éviter la destruction involontaire d'indices, tout prélèvement, manipulation ou déplacement d'épaves devra être autorisé par l'autorité judiciaire après avis des enquêteurs du BEA en application des dispositions de l'article L.722-1 précité. Cet accord n'est pas exigé lorsque les opérations tendent à assurer la sécurité du site ou à porter secours aux victimes. Il appartient toutefois au magistrat saisi de veiller dans tous les cas à la préservation des éléments de preuve utiles à l'enquête judiciaire en liaison avec les différents services intervenant sur les lieux de l'accident.

Ainsi, par exemple, dès leur arrivée sur les lieux de l'accident, les enquêteurs du BEA doivent être en mesure de prendre toutes les photographies qui leur paraissent utiles à condition de ne pas modifier les lieux et notamment de ne pas déplacer d'objets sans l'accord de l'autorité judiciaire.

En application du 2^{ème} alinéa de l'article L.721-1 du code de l'aviation civile, les éléments dont la saisie n'a pas été jugée utile sont susceptibles de faire l'objet de mesures de préservation par les enquêteurs du BEA. L'autorité judiciaire reste en tout état de cause compétente pour décider, par la suite, de procéder à leur saisie. Néanmoins, ceci ne sera

² Les enquêteurs techniques sont les agents du BEA commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile (article L711-3 du code de l'aviation civile).

³ Les enquêteurs de première information sont des agents appartenant aux corps techniques de l'aviation civile agréés pour effectuer les opérations d'enquête prévues à l'article L721-1 sous le contrôle et l'autorité du BEA (article L711-3 du code de l'aviation civile).

possible que s'ils n'ont pas été détruits ou altérés lors de l'enquête technique. La saisie préalable des indices reste donc préférable.

1.2. Exploitation des enregistreurs de bord et supports d'enregistrement

L'article L.721-2 du code de l'aviation civile consacre au profit des enquêteurs techniques le plus large accès, « sans retard », aux enregistreurs de bord et supports d'enregistrement y compris en cas d'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire.

L'autorité judiciaire demeure bien évidemment compétente pour faire procéder à la saisie des enregistreurs et supports d'enregistrement et à leur placement sous scellés provisoires ou définitifs. L'article L.721-2-I du code de l'aviation civile rappelle d'ailleurs que cette saisie intervient préalablement, lors de « l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire ». Cet article précise également que les saisies sont opérées selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, ce qui ne saurait exclure le cas où les articles 56 et 76 du code de procédure pénale ont vocation à être appliqués.

Les enquêteurs du BEA peuvent ensuite solliciter que les enregistreurs de bord et supports d'enregistrement soient mis à leur disposition. Il doit être procédé à cette mise à disposition sans délai, en vertu de l'article L.721-2-I du code de l'aviation civile.

Il importe tout particulièrement que la mise à disposition des enregistreurs de bord et supports d'enregistrement, certes indispensable aux enquêteurs techniques, ne puisse générer aucune suspicion.

Les enquêteurs du BEA ont ainsi la possibilité de prendre copie des enregistrements. Cette disposition doit toutefois être conciliée avec le principe de préservation de l'intégrité des objets placés sous main de justice. Par conséquent, je vous demande de veiller strictement à la présence d'un officier de police judiciaire lors de l'établissement de la copie des enregistrements au profit du BEA, conformément à l'article L.721-2-I précité.

Le procès-verbal dressé par l'officier de police judiciaire lors de cette opération, à laquelle un magistrat peut d'ailleurs utilement assister, doit être exhaustif et refléter sa présence constante. A cet égard, la réalisation par l'officier de police judiciaire d'un film des opérations de copie menées par le BEA constitue une pratique pertinente.

Toutefois, lorsque la copie est réalisée dans les locaux du BEA, un film des opérations est systématiquement réalisé par les soins de l'organisme permanent puis remis à l'officier de police judiciaire. A cette occasion, une copie supplémentaire des enregistrements peut d'ailleurs être réalisée sur réquisition puis jointe à la procédure judiciaire, dans la perspective de futures expertises.

Lorsque la mise à disposition des enregistreurs de bord et supports d'enregistrement intervient après la constitution de scellés fermés, les règles de droit commun restent naturellement applicables. Les scellés seront ainsi brisés sur autorisation du procureur de la République compétent, lors d'une enquête préliminaire ou de flagrance, ou par le juge d'instruction saisi. Ils seront reconstitués dès que la copie aura été réalisée.

Afin de faciliter la tâche des officiers de police judiciaire et des magistrats, la réalisation de scellés provisoires ouverts peut être privilégiée dans un premier temps, lorsque c'est possible, dans le respect des dispositions des articles 56 et 97 du code de procédure pénale. Le scellé définitif fermé est ensuite constitué, à l'issue de l'intervention du BEA.

La saisie immédiate des enregistreurs et supports d'enregistrement, la préservation de leur intégrité et la réalisation par le BEA d'une copie doivent ainsi constituer une priorité pour l'autorité judiciaire dès le début des investigations.

En l'absence de procédure judiciaire, l'article L.721-2-II du code de l'aviation civile dispose que les enregistreurs ou supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, par les enquêteurs de première information. Ce prélèvement ne doit toutefois intervenir qu'en présence d'un officier de police judiciaire dont l'intervention aura été sollicitée, en cas d'accident, par le BEA auprès du procureur de la République compétent. Si ce dernier décide alors d'initier une

procédure judiciaire, les dispositions précitées de l'article L.721-2-I du code de l'aviation civile trouvent naturellement vocation à s'appliquer.

1.3. Exploitation des autres éléments de nature à contribuer à la détermination des circonstances et causes de l'accident

L'article L.721-3 du code de l'aviation civile prévoit la possibilité pour les enquêteurs techniques de procéder à des prélèvements de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes, aux fins d'examen ou d'analyse. Il résulte également du 3^{ème} alinéa de cet article que les enquêteurs techniques du BEA peuvent solliciter que des scellés leur soient confiés pour analyse ou examen. Les scellés fermés seront ainsi brisés puis reconstitués selon les règles de droit commun. Une transposition en pratique des règles applicables à la copie des enregistreurs de vol et supports d'enregistrement serait opportune, impliquant l'intervention d'un officier de police judiciaire veillant à l'intégrité des scellés. Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les scellés à des analyses ou examens susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'autorisation de l'autorité judiciaire.

En tout état de cause, l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction doit être sollicité par le BEA préalablement à la réalisation de tout prélèvement. Il en va de même, a fortiori, de la mise à disposition des scellés envisagée par le 3^{ème} alinéa de l'article L.721-3 qui ne saurait être que facultative. Je souhaite que les magistrats saisis se montrent particulièrement vigilants sur ce dernier point, afin de préserver le bon déroulement des investigations et de prévenir la survenance d'éventuels incidents contentieux.

S'il n'est pas fait droit à la demande des enquêteurs techniques, l'article L.721-3 du code de l'aviation civile énonce qu'ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire. Ils ont alors le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites. La présence des enquêteurs techniques lors des opérations d'expertise doit donc être privilégiée dès que possible.

De plus, l'article L.721-6 du code de l'aviation civile dispose que les médecins rattachés au BEA ou désignés pour assister les enquêteurs techniques sont rendus destinataires, à leur demande, 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 rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Enfin, en ce qui concerne les documents placés sous scellés, il résulte de l'article L.721-5 du code de l'aviation civile qu'une copie en est dressée au profit des enquêteurs du BEA qui pourra leur être communiquée par le parquet.

D'une manière générale, la transmission d'informations par les magistrats instructeurs peut opportunément se faire par l'intermédiaire du ministère public. Celui-ci sera ainsi identifié comme le correspondant naturel du BEA, afin de faciliter les échanges. Le parquet veillera donc à être tenu régulièrement informé de l'évolution des investigations conduites par le juge d'instruction en s'appuyant sur l'article 82 du code de procédure pénale.

En l'absence de procédure judiciaire, une procédure similaire à celle prévue pour l'exploitation des enregistreurs et supports d'enregistrement est prévue. L'article L.721-4 du code de l'aviation civile dispose ainsi qu'en cas d'accident ou d'incident, la présence d'un officier de police judiciaire est nécessaire pour que les enquêteurs technique ou de première information puissent procéder à des prélèvements. En cas d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

2. Réciprocité dans les échanges entre l'autorité judiciaire et le BEA

La loi du 30 mars 1999 est peu prolixe en ce qui concerne la transmission d'informations par le BEA à l'autorité judiciaire. Seul l'article L.723-1 du code de l'aviation civile évoque cet aspect en ne visant de surcroît que la communication de procès-verbaux

établis par les enquêteurs techniques lorsque ceux-ci se font remettre des documents en application de l'article L.721-5.

Il est indispensable que l'autorité judiciaire soit rendue destinataire des éléments résultant de l'enquête technique, afin de les intégrer à la procédure en cours. Cette transmission doit se faire dans les meilleurs délais, en particulier lorsque l'enquête technique met en évidence la nécessité d'investigations judiciaires urgentes. Les règles de droit commun ont en tout état de cause vocation à s'appliquer et il peut donc être procédé à toutes réquisitions auprès du BEA, en application des articles 60-1, 77-1-1et 81 du code de procédure pénale.

Il est également souhaitable que les experts désignés par le parquet ou par les magistrats instructeurs puissent avoir le plus large accès à l'enquête technique du BEA. Il appartient donc au ministère public ou aux magistrats instructeurs de préciser au BEA leur position sur ce point dès le début des investigations. Ceci permet d'assurer l'efficacité des investigations judiciaires et techniques menées conjointement tout en préservant l'autonomie des deux procédures dont les fins et les modalités sont différentes.

D'une manière générale, la qualité des échanges entre l'autorité judiciaire et le BEA suppose une transmission réciproque des informations. Je vous demande de prendre toutes mesures afin que les parquets, en concertation avec les magistrats instructeurs, veillent à sensibiliser le BEA sur ce point et signalent les difficultés éventuellement rencontrées.

II. LA MAITRISE DE LA COMMUNICATION PAR L'AUTORITE JUDICIAIRE ET LE BUREAU D'ENQUETES ET D'ANALYSES POUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

1. Le BEA dispose de larges compétences en matière de communication

Le titre III de la loi du 29 mars 1999 et le décret du 8 novembre 2001 prévoient au profit du BEA d'importantes attributions en ce qui concerne la communication d'informations. L'article L.731-1 (I et II) du code de l'aviation civile dispose ainsi que celle-ci peut être destinée tant aux professionnels de l'aéronautique qu'au public le plus large.

En premier lieu, le responsable du BEA peut diffuser des informations auprès des 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. Cette communication ne porte que sur l'enquête technique et est justifiée par la prévention de nouveaux incidents ou accidents.

En second lieu, le directeur et les présidents de commission d'enquête du BEA sont habilités à rendre publiques, par tous moyens appropriés, des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires. Enfin, le rapport du BEA est nécessairement rendu public à l'issue de l'enquête technique mais ne doit pas indiquer le nom des personnes impliquées.

Certes, la communication assurée par le directeur et les présidents de commission d'enquête du BEA ne peut porter que sur les éléments résultant de l'enquête technique. Il n'en demeure pas moins que la plupart des éléments de cette enquête sont également susceptibles de figurer dans les procédures judiciaires en cours. La préservation du secret de la procédure prévu à l'article 11 du code de procédure pénale suppose donc la mise en place d'une coordination entre le ministère public et le représentant du BEA afin de déterminer en commun les thèmes et limites de la communication, dans le respect des prérogatives de chacun. Le ministère public, seul représentant de l'autorité judiciaire habilité à rendre publics les éléments objectifs visés par l'article 11 alinéa 3 du code de procédure pénale, doit dans ce cadre se rapprocher préalablement du magistrat instructeur saisi.

Les procureurs de la République doivent également se montrer vigilants quant au strict respect des quelques limites posées par le code de l'aviation civile, notamment en ce qui

concerne la qualité des personnes diffusant des informations. De plus, les informations diffusées n'ayant trait qu'à l'enquête technique, elles ne sauraient tendre à l'établissement de quelconques responsabilités. Les manquements à ces restrictions sont notamment susceptibles d'être sanctionnés sur le fondement de l'article 226-13 du code pénal.

2. Relations avec les victimes et leurs ayants droit

L'article R.731-1 du code de l'aviation civile prévoit que le directeur du BEA et le président de la commission d'enquête peuvent recevoir les victimes d'accidents d'aviation civile, leurs familles et leurs associations représentatives. Leur intervention ne portera que sur l'enquête technique.

Le développement de la coordination entre l'autorité judiciaire et le BEA doit être de nature à permettre la présence d'un représentant du ministère public lors de ces réunions afin d'assurer une meilleure information des victimes et de leurs proches. D'éventuelles précisions concernant la procédure judiciaire en cours pourront ainsi être apportées, dans le cadre de l'article 11 alinéa 3 du code de procédure pénale. Il convient d'ailleurs de noter que les personnes et associations visées par l'article R.731-1 du code de l'aviation civile peuvent s'être constituées parties civiles dans le cadre de l'information judiciaire.

Il est également possible que les magistrats instructeurs organisent conjointement avec le BEA des réunions d'information des parties civiles, en application de l'article 175-3 du code de procédure pénale. Le ministère public y sera utilement associé.

Plus généralement, je vous demande là encore de veiller à ce que l'autorité judiciaire soit en mesure d'être associée par le BEA à ses opérations de communication, au titre de la réciprocité des échanges. Celle-ci commande en effet la qualité de la contribution de l'autorité judiciaire à l'enquête technique. Elle permet également d'éviter le développement, sous la pression éventuelle des parties civiles, d'une concurrence entre les enquêtes judiciaire et technique néfaste à leur bon déroulement.

Je vous serais obligé de bien vouloir me rendre compte de toute difficulté relative à l'application de la présente circulaire.

P/Le garde des sceaux, ministre de la justice
et par délégation
Le directeur des affaires criminelles et des grâces

Jean-Marie HUET