

# Ordonnance relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation et sur les incidents graves (OEAA)

du 23 novembre 1994 (Etat le 18 novembre 2003)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 24 à 26c de la loi fédérale du 21 décembre 1948<sup>1</sup> sur l'aviation (LA),  
*arrête:*

## Chapitre 1 Dispositions générales

### Art. 1 Définitions

*Accident (d'aviation):* Evénement lié à l'exploitation d'un aéronef – dans la mesure où une personne se trouve à bord dans l'intention d'effectuer un vol – à l'occasion duquel:

- a. une personne se trouvant soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de l'aéronef, est tuée ou grièvement blessée;
- b. l'aéronef subit un dommage qui altère notablement sa résistance, ses performances ou ses caractéristiques de vol, et qui nécessite en général une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé;
- c. l'aéronef a disparu ou s'est écrasé en un endroit inaccessible.

Ne sont pas considérés comme des accidents:

les décès et les blessures qui ne sont pas directement en rapport avec l'exploitation de l'aéronef; les décès et les blessures dont sont victimes des personnes qui se tenaient, sans y être légitimées, hors d'une zone réservée aux équipages et aux passagers; ne sont également pas réputés tels les pannes de moteur et dommages limités à un moteur, à ses accessoires ou aux pales d'hélices; les dommages au carénage, les déformations légères ainsi que les petites perforations du revêtement; les dommages aux extrémités des ailes et des pales de rotor, aux antennes, aux pneus ou aux freins.

*Incident grave:* Evénement qui, lors de l'exploitation d'un aéronef, s'est produit dans des circonstances qui ont failli provoquer un accident.

*Blessure grave:* Blessure dont est victime une personne lors d'un accident et qui présente les particularités suivantes:

RO 1994 3037

<sup>1</sup> RS 748.0

- a. elle nécessite une hospitalisation de 48 heures au moins dans les sept jours à compter de l'événement;
- b. elle comporte la fracture d'un os (font exception les fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
- c. elle présente des déchirures entraînant des hémorragies graves, la lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- d. elle entraîne la lésion d'un organe interne;
- e. elle implique des brûlures du 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> degrés ou affectant plus de 5 % de la surface du corps;
- f. elle a de toute évidence été provoquée par des matières infectieuses ou par une radiation nocive.

*Blessure mortelle:* Blessure grave conduisant à la mort dans les 30 jours.

*Grand avion:* Avion ayant un poids maximal admissible au décollage égal ou supérieur à 5700 kg, rangé dans la catégorie de navigabilité standard (sous-catégorie des avions de transport) ou comprenant plus de dix sièges pour les passagers et l'équipage.

*Etat d'immatriculation:* Etat sur le registre matricule duquel l'aéronef est inscrit.

*Etat constructeur:* Le ou les Etats ayant certifié la navigabilité du prototype.

*Etat exploitant:* Etat dans lequel l'entreprise de transport aérien a son siège principal ou permanent.

## **Art. 2** Accidents survenus en Suisse

<sup>1</sup> La présente ordonnance s'applique à tous les accidents survenus en Suisse et dont l'enquête n'est confiée ni à l'Etat d'immatriculation, ni à l'Etat constructeur. Ne font pas l'objet d'une enquête les accidents survenus à:

- a. des avions militaires suisses, sauf si un avion civil est impliqué;
- b.<sup>2</sup> des engins ultralégers, des planeurs de pente, des parachutes, des cerfs-volants, des parachutes ascensionnels et des ballons captifs;
- c. des avions militaires étrangers qui se trouvent en Suisse sur l'invitation du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> ...<sup>4</sup>

## **Art. 3** Incidents graves survenus en Suisse

<sup>1</sup> La présente ordonnance s'applique également aux incidents graves survenus en Suisse quand ils sont liés à l'exploitation de grands avions ou à la navigation selon les règles de vol aux instruments.

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>3</sup> Nouvelle dénomination selon l'ACF du 19 déc. 1997 (non publié).

<sup>4</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>2</sup> Le Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (le bureau) fait paraître dans la Publication d'information aéronautique (AIP) suisse<sup>5</sup> une liste des incidents graves qui doivent faire l'objet d'une enquête en application des directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>6</sup>.

#### **Art. 4** Accidents et incidents graves survenus à l'étranger

<sup>1</sup> Lorsqu'un aéronef immatriculé, exploité en permanence ou construit en Suisse est impliqué dans un accident ou un incident grave à l'étranger, le bureau peut charger une personne accréditée de suivre l'enquête ouverte sur place. Une telle personne sera déléguée lorsque l'autorité étrangère en fait la demande.

<sup>2</sup> L'entreprise aéronautique touchée ou le fabricant peuvent déléguer des représentants chargés de conseiller la personne accréditée.

<sup>3</sup> Les quasi-abordages dans l'espace aérien étranger dont le contrôle a été confié aux services suisses de la navigation aérienne font l'objet d'une enquête selon l'art. 3, dans la mesure où ils doivent être considérés comme des incidents graves.

<sup>4</sup> Le bureau peut déléguer des experts lorsque des citoyens suisses ont été tués hors de leur pays à la suite de l'accident d'un aéronef étranger.

<sup>5</sup> La participation à une enquête exécutée par une autorité étrangère, ainsi que les droits et obligations des personnes accréditées, de leurs conseillers ainsi que des experts sont régis par l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>7</sup> (OACI, annexe 13); réserve est faite des dérogations prévues à l'art. 38 de ladite convention.

#### **Art. 5** Défaut d'enquête par l'autorité étrangère

<sup>1</sup> La présente ordonnance est applicable par analogie lorsque l'Etat étranger laisse aux autorités suisses le soin d'enquêter sur un accident ou un incident grave dont serait victime à l'étranger un aéronef suisse ou un aéronef construit en Suisse.

<sup>2</sup> Il en est de même lorsque l'accident ou l'incident grave est survenu sur un territoire ne relevant d'aucun Etat ou lorsqu'aucune autorité étrangère ne s'occupe de l'enquête.

<sup>5</sup> Pour tout abonnement, prière de s'adresser à l'office (ATS Central), qui édite cette publication.

<sup>6</sup> Pour commander ces directives ou s'y abonner, prière de s'adresser à des librairies ou à l'OACI.

<sup>7</sup> RS 0.748.0

## Chapitre 2 Organisation

### Art. 6 Bureau

<sup>1</sup> Le bureau occupe des enquêteurs à plein temps. Il peut, en sus, nommer de telles personnes en qualité d'auxiliaires.

<sup>2</sup> Il nomme un groupe de spécialistes qui le secondent lors d'enquêtes particulières.

### Art. 7 Commission fédérale sur les accidents d'aviation

<sup>1</sup> La Commission fédérale sur les accidents d'aviation est formée de cinq membres. Son quorum est de trois membres.

<sup>2</sup> Sa période administrative et la durée du mandat de ses membres sont régis par l'ordonnance du 2 mars 1977<sup>8</sup> réglant les fonctions de commissions extra-parlementaires, d'autorités et de délégations de la Confédération.

<sup>3</sup> Aucun fonctionnaire du bureau ou de l'Office de l'aviation civile (office) ne peut en faire partie.

### Art. 8 Indépendance et subordination

<sup>1</sup> Le bureau et la commission exercent leurs activités de façon indépendante.

<sup>2</sup> Le bureau est rattaché au Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication<sup>9</sup> (département); la commission est subordonnée au département sur le plan administratif.

### Art. 9 Représentation d'un Etat étranger

L'annexe 13 OACI<sup>10</sup> régit la représentation d'un Etat étranger et de ses entreprises de construction aéronautique lors des enquêtes du bureau et lors de la procédure devant la commission; réserve est faite des dérogations prévues dans ce document.

## Chapitre 3 Enquêtes et procédure devant la commission

### Section 1 Premières mesures

#### Art. 10 Obligation d'annoncer

<sup>1</sup> Les accidents et les incidents graves à l'intérieur du pays (art. 3 et 4) doivent être annoncés immédiatement au bureau par téléphone selon les directives de l'AIP.

<sup>8</sup> [RO 1977 549, 1983 842, RO 1995 5141 art. 21 let. a]. Voir actuellement l'O du 3 juin 1996 sur les commissions (RS 172.31).

<sup>9</sup> Nouvelle dénomination selon l'ACF du 19 déc. 1997 (non publié).

<sup>10</sup> RS 0.748.0

<sup>2</sup> Cette obligation incombe au propriétaire et au détenteur de l'aéronef, à l'entreprise et au personnel aéronautique en cause, aux services de la navigation aérienne et des aérodromes, aux postes de la police cantonale et communale ainsi qu'aux services de la douane et à l'office.

<sup>3</sup> Les accidents et les incidents graves survenus à des aéronefs suisses à l'étranger (art. 5) seront annoncés le plus tôt possible au bureau. L'obligation de les annoncer aux autorités étrangères est régie par le droit applicable dans le pays intéressé.

#### **Art. 11** Obligation de surveiller

<sup>1</sup> Les organes de la police ou, le cas échéant, les autorités locales, la direction de l'aérodrome ou l'équipage font en sorte que rien ne soit modifié sur les lieux de l'accident, sauf pour les mesures indispensables de sauvetage. La position des morts ne peut être modifiée qu'avec l'assentiment des responsables de l'enquête.

<sup>2</sup> Dès leur arrivée, les responsables de l'enquête décident de la nature et de l'étendue de la surveillance des lieux. Une surveillance spéciale par les organes de la police judiciaire est réservée.

#### **Art. 12** Mesures conservatoires

<sup>1</sup> La police et, le cas échéant, la direction de l'aérodrome notent les noms et adresses des témoins.

<sup>2</sup> Ils ordonnent au besoin les prises de sang prévues à l'art. 100<sup>ter</sup> LA.

## **Section 2** Enquête

#### **Art. 13** Ouverture

<sup>1</sup> Le bureau confie l'enquête à un enquêteur. Dans certains cas, il peut lui adjoindre une ou plusieurs personnes.

<sup>2</sup> En général, le chef du bureau dirige l'enquête sur les accidents graves survenus à de grands avions; il convoque tout ou partie des spécialistes mentionnés à l'art. 6, al. 2.

<sup>3</sup> Les responsables de l'enquête et les organes de la police judiciaire coordonnent leurs activités respectives.

<sup>4</sup> Lorsqu'un aéronef militaire suisse est impliqué dans un accident, les responsables de l'enquête coordonnent avec les autorités militaires compétentes leurs activités respectives. Lorsqu'un grand avion civil subit un accident dans lequel est impliqué un avion militaire, les activités ordonnées par les responsables civils de l'enquête sont prioritaires.

**Art. 14** Accès au lieu de l'accident

<sup>1</sup> Les responsables de l'enquête désignent les personnes ayant accès au lieu de l'accident. Jusqu'à leur arrivée, cette compétence incombe aux organes de la police ou à la direction de l'aérodrome.

<sup>2</sup> Les organes de la police judiciaire de la Confédération et des cantons ont libre accès au lieu de l'accident.

<sup>3</sup> Les responsables de l'enquête autoriseront l'accès aux membres de la commission, à l'office, à la personne accréditée d'un Etat étranger et à ses conseillers, ainsi qu'à toute personne qui rend plausible l'existence d'un intérêt juridique à l'issue de l'enquête, mais à condition que le déroulement de celle-ci n'en soit pas entravé.

**Art. 15** Mesures d'enquête

<sup>1</sup> Les responsables de l'enquête prennent les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif visé par celle-ci. Elle est fonction des normes, recommandations et manuels de l'OACI. Les responsables peuvent notamment ordonner des perquisitions et des séquestres, ou convoquer et citer des témoins ainsi que des personnes entendues à titre de renseignements (art. 26b LA). Ils peuvent aussi renoncer à l'enquête lorsqu'elle risque d'entraîner des coûts disproportionnés par rapport aux résultats attendus.

<sup>2</sup> Ils peuvent, avec l'assentiment du bureau, confier des mandats d'expertise à des tiers. La lecture (read out) des enregistrements peut avoir lieu au moyen des équipements spécifiques d'une autorité étrangère préposée aux enquêtes sur les accidents d'aviation.

<sup>3</sup> Ils ordonnent au besoin les prises de sang prévues à l'art. 100<sup>er</sup> LA.

<sup>4</sup> Si l'accident a causé la mort immédiate ou subséquente de membres de l'équipage ayant participé au pilotage de l'aéronef, leurs corps seront confiés pour autopsie à un institut de médecine légale. Au besoin, les responsables de l'enquête peuvent aussi ordonner l'autopsie de cadavres d'autres membres de l'équipage, de passagers ou d'autres personnes victimes de l'accident.

<sup>5</sup> Lors de chaque enquête, l'Institut suisse de météorologie présente un rapport sur les conditions atmosphériques ainsi que la documentation météorologique voulue.

<sup>6</sup> A la demande des responsables de l'enquête, les services de la navigation aérienne établissent un extrait écrit des bandes sonores et une impression des images radar. Des copies de bandes peuvent aussi être exigées. Les originaux doivent être conservés et ne peuvent être effacés qu'avec l'assentiment du bureau.

**Art. 16** Demandes de mesures d'enquête

<sup>1</sup> Quiconque est directement touché par l'enquête, l'office, les autorités fédérales et cantonales compétentes, la personne accréditée de l'Etat étranger et toute personne qui rend plausible l'existence d'un intérêt juridique à l'issue de l'enquête peuvent demander au bureau que des mesures complémentaires soient prises. Celui-ci peut opposer un refus, notamment lorsque la mesure demandée

- a. ne contribuerait probablement pas de manière essentielle à atteindre l'objectif de l'enquête;
- b. occasionnerait vraisemblablement des frais qui seraient disproportionnés par rapport au résultat attendu et qui ne seraient pas pris en charge par le requérant.

<sup>2</sup> La décision du bureau peut être attaquée par voie de recours devant la commission, dans les dix jours à compter de sa notification.

#### **Art. 17** Epave

Les responsables de l'enquête déterminent si l'épave ou certains de ses éléments peuvent être mis à la disposition des ayants droit. Réserve est faite d'un séquestre par la police judiciaire.

#### **Art. 18** Rapport de première information et rapport intermédiaire

<sup>1</sup> Dès que les circonstances essentielles de l'accident sont connues, le bureau établit un bref rapport de première information. Ce document contient des données sur le déroulement de l'accident ainsi que sur le personnel aéronautique et l'aéronef en cause; il mentionne également le nom de l'enquêteur.

<sup>2</sup> Lorsque l'enquête fait apparaître de nouveaux faits essentiels qui peuvent contribuer à la prévention des accidents et qui exigent des mesures immédiates, ils doivent être portés à la connaissance de l'office au moyen d'un rapport intermédiaire contenant les recommandations requises.

<sup>3</sup> Le rapport de première information est envoyé au personnel aéronautique en cause, au détenteur, au propriétaire et à l'exploitant de l'aéronef, à l'office ainsi qu'au commandement de la police cantonale concernée.

<sup>4</sup> L'obligation incombant au bureau d'informer les autorités et organisations étrangères est régie par l'annexe 13 OACI<sup>11</sup> et par les directives de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

#### **Art. 19** Rapport d'enquête

<sup>1</sup> Les responsables de l'enquête récapitulent les résultats de celle-ci dans un rapport écrit qu'ils remettent au bureau avec le dossier complet.

<sup>2</sup> Le rapport d'enquête renseigne sur les personnes et les aéronefs en cause, sur les résultats des enquêtes et des expertises spéciales, sur le déroulement du vol, sur l'analyse des circonstances et sur la cause de l'accident; au besoin, il contient les recommandations en matière de sécurité qu'exigent les enseignements tirés directement de l'accident.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> RS 0.748.0

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>3</sup> Il est remis à quiconque est directement touché par l'enquête ou y participe directement, à l'office ainsi qu'aux autorités étrangères préposées aux enquêtes sur les accidents d'aviation, lorsqu'elles sont concernées.<sup>13</sup>

**Art. 20** Délais

<sup>1</sup> Les enquêtes sur les accidents graves survenus à de grands avions doivent être closes dans les 18 mois, les autres en l'espace d'une année.

<sup>2</sup> Si le délai ne peut pas être observé, les responsables de l'enquête en aviseront le chef du bureau en précisant les causes du retard. Ce supérieur pourra leur accorder une prolongation convenable du délai.

**Art. 21**<sup>14</sup> Enquête et rapport sommaires

<sup>1</sup> Les accidents et incidents graves dans lesquels sont impliqués des avions et des hélicoptères d'un poids inférieur à 5700 kg font uniquement l'objet d'une enquête sommaire, sauf

- a. si une personne a été tuée ou grièvement blessée;
- b. s'il y a lieu d'admettre que l'accident est dû à un défaut de navigabilité, dans la mesure où celui-ci ne se rapporte pas uniquement au train d'atterrissage;
- c. s'il s'agit d'un vol commercial ou de formation au cours duquel l'avion ou l'hélicoptère a subi des dégâts importants;
- d. si le bureau estime qu'une enquête complète serait particulièrement utile à la prévention des accidents;
- e. si une autorité étrangère préposée aux enquêtes sur les accidents d'aviation demande une enquête complète au sujet d'un accident survenu à un aéronef étranger.

<sup>2</sup> Les accidents dont sont victimes les motoplaneurs, les planeurs, les ballons libres et les aéronefs classés dans la catégorie spéciale «amateur» ne font l'objet que d'une enquête sommaire, sauf si une personne a été tuée ou grièvement blessée. Le bureau peut ordonner une enquête complète lorsqu'il estime qu'elle serait particulièrement utile à la prévention des accidents.

<sup>3</sup> Le bureau établit uniquement un rapport sommaire qui renseigne sur le personnel aéronautique concerné, le ou les aéronefs en cause et le déroulement de l'accident. Pour cela, il peut s'inspirer des déclarations faites par les personnes impliquées ou par la direction de l'aérodrome. Le document est remis à l'office, au commandement de la police cantonale et au personnel aéronautique concerné, au détenteur, au propriétaire et à l'exploitant de l'aéronef, ainsi qu'à l'autorité étrangère préposée aux enquêtes sur les accidents d'aviation.

<sup>4</sup> Ce rapport ne saurait faire l'objet d'un recours.

<sup>13</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 oct. 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2003 (RO 2003 4039).

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

### Section 3 Procédure devant la commission

#### Art. 22 Renvoi pour examen

<sup>1</sup> L'office et les personnes qui justifient d'un intérêt pour les résultats de l'enquête peuvent, dans les trente jours à compter de la remise du rapport, demander que celui-ci soit soumis à la commission afin qu'elle détermine s'il est complet et concluant; lorsqu'un avion militaire suisse est impliqué, le commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions peut aussi présenter une telle requête.

<sup>2</sup> La proposition de réexamen, dûment justifiée, doit être adressée à la commission. Le requérant doit notamment préciser les éléments du rapport qui, selon lui, s'écartent de faits essentiels ou aboutissent à des conclusions erronées. Aucun recours n'est possible contre les recommandations en matière de sécurité.<sup>15</sup>

<sup>3</sup> Le président de la commission peut de lui-même corriger les erreurs manifestes et les points de moindre importance.<sup>16</sup>

#### Art. 23 Ouverture de la procédure

<sup>1</sup> Pour chaque rapport remis à la commission, le président de celle-ci désigne un membre (rapporteur) chargé de diriger l'examen.

<sup>2</sup> La requête doit être soumise, dans un délai convenable, au bureau, à l'office et aux destinataires du rapport d'enquête.

<sup>3</sup> Le rapporteur transmet aux autres membres la requête et les avis exprimés; il présente le dossier en séance devant la commission.

<sup>4</sup> En règle générale, cette séance doit avoir lieu dans les six mois à compter de la réception de la requête.

<sup>5</sup> La commission n'entre pas en matière sur les demandes présentées trop tard.

#### Art. 24<sup>17</sup> Examen

<sup>1</sup> Au cours de la séance, la commission statue sur la proposition de révision et sur les avis qui l'accompagnent; elle examine également le rapport d'enquête et les documents à l'appui de celui-ci. La révision se limite aux points contestés dans la proposition et qui lui sont étroitement liés. La commission entend l'enquêteur ainsi que des membres du bureau et de l'office. Elle peut aussi entendre les personnes directement touchées par l'accident ainsi que des témoins. En outre, elle peut ordonner au bureau de procéder à un complément d'enquête.

<sup>2</sup> Soit la commission déclare que le rapport d'enquête tient lieu de rapport final, soit elle établit elle-même ce dernier.

<sup>3</sup> Ses séances ne sont pas publiques.

<sup>15</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

## Section 4 Dispositions communes

### Art. 25 Récusation

<sup>1</sup> Les personnes dont la coopération à l'enquête ou aux travaux de la commission est prévue se récusent si elles

- a. ont un intérêt personnel dans l'affaire;
- b. sont parentes ou alliées en ligne directe ou collatérale, ou encore liées par mariage, fiançailles ou adoption avec une victime, avec un propriétaire ou détenteur de l'aéronef sinistré ainsi qu'avec une autre personne intéressée à l'issue de l'enquête;
- c. font partie de la commission tout en ayant elles-mêmes, à titre d'auxiliaires, mené l'enquête sur le cas traité;
- d. sont impliquées dans l'affaire pour d'autres raisons.

<sup>2</sup> Le département tranche en cas de doute quant au bien-fondé de la récusation.

### Art. 26 Informateurs et témoins

<sup>1</sup> Les personnes directement impliquées dans la survenance de l'accident ne peuvent être entendues qu'en qualité d'informateurs et non comme témoins; elles seront averties de leur droit de refuser de déposer.

<sup>2</sup> Avant l'audition, les témoins doivent être informés de leur droit de refuser de témoigner et des suites pénales du faux témoignage.

### Art. 27 Procès-verbal

<sup>1</sup> Les dépositions des informateurs et des témoins sont consignées sous forme de résumé dans un procès-verbal. Les personnes entendues et celles qui ont procédé à l'audition signent ce document. Si une personne entendue refuse de signer, la raison en sera indiquée.

<sup>2</sup> L'enregistrement sonore de la déposition est autorisé à titre exceptionnel, lorsque les circonstances empêchent de rédiger un procès-verbal.

<sup>3</sup> Le procès-verbal ou l'enregistrement doivent indiquer le lieu, la date et l'heure de la déposition.

<sup>4</sup> Les investigations sur l'épave, l'inspection des lieux, les vols de reconstitution et d'essai, les entretiens à caractère informatif ainsi que les autres mesures analogues sont consignées dans une notice datée et signée par les responsables de l'enquête ou par leur mandant.

### Art. 28 Consultation du dossier

<sup>1</sup> Les personnes directement concernées par l'enquête, l'office et la personne accréditée de l'Etat étranger peuvent demander de consulter le dossier au bureau. Les autres autorités fédérales et cantonales ainsi que toute autre personne n'ont accès au

dossier que dans la mesure où elles rendent plausible l'existence d'un intérêt juridique à l'issue de l'enquête.

<sup>2</sup> Le bureau peut limiter, refuser ou renvoyer la consultation du dossier

- a. si des intérêts publics importants de la Confédération ou des cantons, en particulier la sûreté intérieure et extérieure de la Confédération, exigent que le secret soit gardé;
- b. si des intérêts privés importants exigent le maintien du secret;
- c. aussi longtemps que cela répond aux besoins de l'enquête en cause ou d'une autre enquête officielle inachevée.

<sup>3</sup> La décision du bureau peut être attaquée par voie de recours devant la commission, dans les dix jours à compter de sa notification.

<sup>4</sup> Dès que l'enquête est close, le bureau met les dossiers à la disposition des autorités judiciaires et administratives qui en font la demande pour leurs propres procédures.

#### **Art. 29** Conservation du dossier

Le bureau conserve le dossier pendant dix ans à compter de la clôture de l'enquête.

#### **Art. 30** Envoi du rapport final

Le bureau envoie le rapport final au département ainsi qu'aux services et personnes qui ont déjà reçu le rapport d'enquête.

#### **Art. 31** Frais

<sup>1</sup> Les tâches générales de police en rapport avec un accident d'aviation n'entrent pas dans les coûts de l'enquête, à l'exception des démarches spéciales que les responsables de l'enquête ont formellement confiées aux organes de police.

<sup>2</sup> Les frais découlant de la procédure devant la commission sont réglés de la même façon que ceux qui résultent de la procédure de recours selon la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>18</sup>.

<sup>3</sup> Le département fait usage du droit de recours contre les personnes ayant causé l'accident intentionnellement ou par négligence grave, dès qu'un tribunal ou une autorité administrative a prononcé une condamnation passée en force de chose jugée pour l'une de ces deux fautes. Ce droit s'éteint un an après que l'intéressé a pris acte du jugement ou de la décision entrés en force.

<sup>18</sup> RS 172.021

**Art. 32<sup>19</sup>** Recommandations en matière de sécurité

Dans un délai de six mois à compter de la publication du rapport d'enquête, l'office renseigne le bureau sur les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations en matière de sécurité formulées dans ce document ou sur les raisons pour lesquelles on a renoncé à prendre des mesures.

**Art. 33** Réouverture de la procédure

Lorsque de nouveaux faits essentiels apparaissent dans les dix ans à compter de la remise du rapport final, le bureau rouvre l'enquête, d'office ou sur demande. Tout refus peut être attaqué dans les trente jours devant la commission qui statue définitivement.

**Chapitre 4 Publication****Art. 34<sup>20</sup>** Principes

<sup>1</sup> Le bureau publie les rapports d'enquête et les rapports finals.<sup>21</sup>

<sup>2</sup> Les rapports sommaires selon l'art. 21 sont publiés sous forme d'un résumé semestriel. Ce document doit contenir des indications sur le personnel aéronautique concerné, sur le ou les aéronefs impliqués et sur le déroulement de l'accident.

<sup>3</sup> Le bureau publie un résumé annuel des avis de l'office et des recommandations en matière de sécurité contenues dans les rapports d'enquête.<sup>22</sup>

<sup>4</sup> Dès leur parution, le bureau peut publier sur support électronique les rapports de première information de même que les rapports sommaires, d'enquête et finals.<sup>23</sup>

<sup>5</sup> Les publications du bureau sont adressées d'office aux entreprises et écoles aéronautiques, aux entreprises d'entretien, aux instructeurs de vol, aux services de la navigation aérienne, aux directions des aéroports, aux autres personnes et organes qui s'occupent de la sécurité en matière d'aviation, ainsi qu'aux autorités fédérales et cantonales compétentes.

<sup>6</sup> En outre, ces publications sont remises contre paiement, à l'exemplaire ou à l'abonnement.

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 oct. 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2003 (RO 2003 4039).

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 oct. 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2003 (RO 2003 4039).

<sup>22</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 oct. 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2003 (RO 2003 4039).

<sup>23</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 22 oct. 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2003 (RO 2003 4039).

**Art. 35** Rapports d'enquête émanant d'autorités étrangères

<sup>1</sup> Les rapports d'autorités étrangères relatifs aux accidents d'aéronefs suisses sont transmis par le bureau à l'office, aux autorités fédérales compétentes et à toute personne qui rend plausible l'existence d'un intérêt juridique.

<sup>2</sup> Ils sont publiés par le bureau selon les principes énumérés à l'art. 34.

**Art. 36** Protection des données

Dans les publications du bureau, seuls apparaissent les noms de l'entreprise aéronautique, de l'école d'aviation, de l'entreprise chargée de l'entretien ainsi que ceux des constructeurs de l'aéronef ou de ses éléments.

**Art. 37** Statistique et banque de données sur les accidents

<sup>1</sup> Le bureau publie chaque année des statistiques sur les accidents et sur les incidents graves.

<sup>2</sup> Il transmet à l'OACI et à la CEAC ses données sur les accidents.

<sup>3</sup> Contre émolument, il fournit à quiconque peut justifier d'un intérêt professionnel les données disponibles à l'OACI ou ailleurs. Celles qui ont un caractère personnel sont exclues.

**Chapitre 5 Dispositions transitoires et finales****Art. 38** Dispositions transitoires

Les enquêtes pour lesquelles un rapport d'enquête préliminaire a été établi avant le 31 décembre 1994 seront menées à terme selon l'ordonnance du 20 août 1980<sup>24</sup> concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation.

**Art. 39** Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance du 20 août 1980<sup>25</sup> concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation est abrogée.

**Art. 40** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

<sup>24</sup> [RO 1980 1141]

<sup>25</sup> [RO 1980 1141]

