

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

du 23 novembre 1994 (Etat le 1<sup>er</sup> novembre 2011)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 25, al. 1, 26, al. 6, et 26a, al. 1, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)<sup>1,2</sup>

*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.

RO 1994 3037

<sup>1</sup> RS 748.0

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

*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:

- 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. 1a<sup>3</sup>** Service compétent

Les enquêtes sur les accidents d'aviation et sur les incidents graves relèvent de la compétence du Service d'enquête suisse sur les accidents (SESA) au sens de l'ordonnance du 23 mars 2011 sur l'organisation du Service d'enquête suisse sur les accidents<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>4</sup> RS 819.21

**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>5</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>6</sup>.

<sup>2</sup> ...<sup>7</sup>

**Art. 3<sup>8</sup>** Incidents graves survenus en Suisse

<sup>1</sup> La présente ordonnance s'applique aux incidents graves survenus en Suisse.

<sup>2</sup> Le SESA fait paraître dans la Publication d'information aéronautique (AIP) suisse<sup>9</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>10</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 SESA<sup>11</sup> 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>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>6</sup> Nouvelle dénomination selon l'ACF du 19 déc. 1997 (non publié).

<sup>7</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>8</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>9</sup> Pour tout abonnement, prière de s'adresser à skyguide, qui édite cette publication: [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch).

<sup>10</sup> Pour commander ces directives ou s'y abonner, prière de s'adresser à des librairies ou à l'OACI: [www.icao.int](http://www.icao.int).

<sup>11</sup> Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le présent texte.

<sup>4</sup> Le SESA 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>12</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.

## **Chapitre 2<sup>13</sup> ...**

### **Art. 6 à 9**

## **Chapitre 3 Enquêtes<sup>14</sup>**

### **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 SESA par téléphone selon les directives de l'AIP.

<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 fédéral de l'aviation civile (OFAC)<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> **RS 0.748.0**

<sup>13</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>15</sup> Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le présent texte.

<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 SESA. 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 personnes susceptibles de fournir des renseignements pertinents.<sup>16</sup>

<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 SESA confie l'enquête à un enquêteur. Il peut lui adjoindre une ou plusieurs personnes.<sup>17</sup>

<sup>2</sup> ...<sup>18</sup>

<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.

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>18</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

**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 autorisent l'accès à l'OFAC, 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.<sup>19</sup>

**Art. 15** Mesures d'enquête

<sup>1</sup> Les responsables de l'enquête prennent les mesures nécessaires conformément à l'art. 26, al. 2, LA. L'enquête est régie par les normes, recommandations et manuels de l'OACI. Les responsables de l'enquête peuvent renoncer à prendre des mesures qui entraîneraient des coûts disproportionnés par rapport aux résultats attendus.<sup>20</sup>

<sup>2</sup> Ils peuvent, avec l'assentiment du SESA, 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 du SESA, les services de la navigation aérienne établissent des versions écrites des enregistrements sur support électronique. Le SESA peut également exiger des copies des enregistrements. Les originaux des enregistrements doivent être conservés et ne peuvent être effacés qu'avec l'assentiment du SESA.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

**Art. 16<sup>22</sup>**      Traitement des requêtes formulées par des personnes et services concernés

<sup>1</sup> Le SESA tient compte des requêtes formulées par des personnes et services concernés proposant des mesures d'enquête spécifiques, et concrétise au besoin ces dernières.

<sup>2</sup> Aucune prétention ne peut être émise concernant des mesures d'enquête spécifiques.

**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 SESA 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 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et de l'OFAC au moyen d'un rapport intermédiaire contenant les recommandations requises.<sup>23</sup>

<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, au DETEC, à l'OFAC ainsi qu'au commandement de la police cantonale concernée.<sup>24</sup>

<sup>4</sup> L'obligation incombant au SESA d'informer les autorités et organisations étrangères est régie par l'annexe 13 OACI<sup>25</sup> et par les directives de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

<sup>22</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>23</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>24</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>25</sup> RS 0.748.0

**Art. 19<sup>26</sup>**      Projet de rapport final

<sup>1</sup> Les responsables de l'enquête récapitulent les résultats de celle-ci dans un projet de rapport final qu'ils remettent au SESA avec le dossier complet. Le projet 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>2</sup> Le SESA transmet le projet pour avis:

- a. au DETEC;
- b. à l'OFAC;
- c. à l'équipage;
- d. au constructeur de l'aéronef;
- e. aux constructeurs des éléments mentionnés dans le projet;
- f. aux services de navigation aérienne mentionnés dans le projet;
- g. aux autorités étrangères préposées aux enquêtes sur les accidents d'aviation, lorsqu'elles sont concernées.

<sup>3</sup> Il fixe un délai de 60 jours pour la rédaction des avis.

**Art. 19a<sup>27</sup>**      Rapport final

Le SESA rédige le rapport final sur la base du projet et compte tenu des avis mentionnés à l'art. 19, al. 2.

**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 avisent la direction du secrétariat du SESA en précisant les causes du retard. Celle-ci accorde une prolongation convenable du délai.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>27</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>28</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).



**Art. 21**<sup>29</sup> Enquête et rapport sommaires

<sup>1</sup> Les accidents et incidents graves dans lesquels sont impliqués des avions et des hélicoptères dont la masse maximale admissible au décollage est inférieure à 2250 kg font uniquement l'objet d'une enquête sommaire, sauf:<sup>30</sup>

- 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 SESA 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 SESA peut ordonner une enquête complète lorsqu'il estime qu'elle serait particulièrement utile à la prévention des accidents.

<sup>3</sup> Le SESA 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 au DETEC, à l'OFAC, au commandement de la police cantonale, 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>31</sup>

4 ...<sup>32</sup>

<sup>29</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>31</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>32</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

**Section 3<sup>33</sup> ...****Art. 22 à 24****Section 4 Dispositions relatives à la procédure<sup>34</sup>****Art. 25 Récusation**

<sup>1</sup> Les personnes dont la coopération à l'enquête est prévue se récusent si elles:<sup>35</sup>

- 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. ...<sup>36</sup>
- d. sont impliquées dans l'affaire pour d'autres raisons.

<sup>2</sup> Le DETEC tranche en cas de doute quant au bien-fondé de la récusation.<sup>37</sup>

**Art. 26<sup>38</sup> Renseignements**

Les personnes susceptibles de fournir des renseignements pertinents doivent être averties de leur droit de refuser de déposer.

**Art. 27 Procès-verbal**

<sup>1</sup> Les auditions des personnes susceptibles de fournir des renseignements pertinents sont consignées sous forme de résumé dans un procès-verbal. Les personnes auditionnées et celles qui procèdent à l'audition signent ce document. Si une personne auditionnée refuse de signer, la raison en est indiquée dans le procès-verbal.<sup>39</sup>

<sup>33</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>34</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>35</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>36</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>37</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>38</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>39</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<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 l'audition.<sup>40</sup>

<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'OFAC et la personne accréditée de l'Etat étranger peuvent demander de consulter le dossier au SESA. 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 SESA 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> ...<sup>41</sup>

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

#### **Art. 29**<sup>42</sup> Conservation des dossiers

Les dossiers sont conservés conformément à la loi fédérale du 26 juin 1998 sur l'archivage<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>41</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>42</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>43</sup> RS 152.1

**Art. 30**<sup>44</sup>**Art. 31**<sup>45</sup> Frais

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

<sup>2</sup> Le SESA facture les frais d'enquête aux personnes ayant causé un accident ou un incident grave intentionnellement ou par négligence grave. Le paiement des frais peut être exigé par une décision formelle uniquement dans l'année qui suit la notification d'une décision entrée en force qui a été rendue par un tribunal ou une autorité administrative et par laquelle l'intention ou la négligence grave a été établie.

<sup>3</sup> Les frais d'enquête sont facturés comme suit à la personne responsable:

- a. s'il y a eu intention, à hauteur de 50 à 75 %;
- b. s'il y a eu négligence grave, à hauteur de 25 à 50 %.

**Art. 32**<sup>46</sup> Recommandations en matière de sécurité

<sup>1</sup> Le DETEC formule des mandats de mise en œuvre ou des recommandations à l'attention de l'OFAC sur la base des recommandations en matière de sécurité formulées dans les rapports du SESA et dans les rapports émanant de services étrangers.

<sup>2</sup> L'OFAC informe périodiquement le DETEC de la mise en œuvre des mandats ou recommandations formulés.

<sup>3</sup> Le DETEC informe le SESA au moins deux fois par an de l'avancement de la mise en œuvre par l'OFAC.

**Art. 33**<sup>47</sup> Réouverture de la procédure

Lorsque de nouveaux faits essentiels apparaissent dans les dix ans à compter de la remise du rapport final, le SESA rouvre l'enquête, d'office ou sur demande.

<sup>44</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>45</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>46</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>47</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

**Art. 34**<sup>48</sup> Publications du SESA

<sup>1</sup> Le SESA publie les rapports finals. Il remet le rapport final aux services et aux personnes qui en avaient reçu le projet.

<sup>2</sup> Il publie périodiquement, mais au moins une fois par an, un résumé des rapports sommaires visés à l'art. 21. Ce document contient des indications sur le personnel aéronautique concerné, sur le ou les aéronefs impliqués et sur le déroulement de l'accident.

<sup>3</sup> Il publie un résumé annuel des recommandations en matière de sécurité et des informations relatives aux mandats de mise en œuvre confiés par le DETEC.

<sup>4</sup> Il publie ses rapports et résumés sur Internet<sup>49</sup>.

<sup>5</sup> Il adresse d'office ses rapports et résumés:

- a. aux entreprises aéronautiques;
- b. aux écoles aéronautiques;
- c. aux entreprises d'entretien;
- d. aux instructeurs de vol;
- e. aux services de la navigation aérienne;
- f. aux directions des aérodromes;
- g. aux autres personnes et organes qui s'occupent de la sécurité en matière d'aviation;
- h. aux autorités fédérales et cantonales compétentes.

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

**Art. 35**<sup>50</sup> Rapports émanant d'autorités étrangères

<sup>1</sup> Le SESA transmet les rapports de première information et les rapports finals d'autorités étrangères relatifs aux accidents d'aéronefs suisses à l'OFAC, aux autorités fédérales compétentes et à toute personne qui rend plausible l'existence d'un intérêt juridique.

<sup>2</sup> L'art. 34 s'applique par analogie à la publication de ces rapports.

<sup>48</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>49</sup> [www.bfu.admin.ch](http://www.bfu.admin.ch)

<sup>50</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

**Art. 32**<sup>51</sup> Recommandations en matière de sécurité

Dans un délai de six mois à compter de la publication du rapport d'enquête, l'OFAC renseigne le SESA 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 SESA 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>52</sup> Principes

<sup>1</sup> Le SESA publie les rapports d'enquête et les rapports finals.<sup>53</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 SESA publie un résumé annuel des avis de l'OFAC et des recommandations en matière de sécurité contenues dans les rapports d'enquête.<sup>54</sup>

<sup>4</sup> Dès leur parution, le SESA peut publier sur support électronique les rapports de première information de même que les rapports sommaires, d'enquête et finals.<sup>55</sup>

<sup>5</sup> Les publications du SESA 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 aérodromes, 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>51</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>52</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 août 1999 (RO 1999 2495).

<sup>53</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>54</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>55</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 SESA à l'OFAC, 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 SESA selon les principes énumérés à l'art. 34.

**Art. 36** Protection des données

Dans les publications du SESA, 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 SESA 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.

**Art. 37a<sup>56</sup>** Prévention des accidents

Sur la base des connaissances qu'il a acquises, le SESA peut rédiger et diffuser des informations pertinentes pour la prévention des accidents.

**Chapitre 5 Dispositions transitoires et finales****Art. 38<sup>57</sup>****Art. 39** Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance du 20 août 1980<sup>58</sup> concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation est abrogée.

<sup>56</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>57</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 23 mars 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO 2011 4579).

<sup>58</sup> [RO 1980 1141]

**Art. 40**      Entrée en vigueur

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