



**BEA**  
Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la sécurité de l'aviation civile

## Missions et objectifs De l'enquête de sécurité

Isabelle BACHELIER  
Secrétaire Générale

3.03 – Missions et objectifs de l'enquête de sécurité

## BEA Sécurité aérienne – cadre international

- Convention de Chicago (1944) : Création de l'OACI, organiser le développement **sûr** et ordonné de l'aviation civile – rôle des Etats
- Annexes à la convention de Chicago : normes de sécurité couvrant les différents domaines : Aéroports, contrôle aérien, aéronefs, compagnies aériennes, ...
- Normes de sécurité déclinées par les Etats en règlements nationaux et délivrances des autorisations associées : licences de pilotes, certificats de transport aérien, certificats de navigabilité des aéronefs, ...

3.03 – Missions et objectifs de l'enquête de sécurité

## Le seul objectif (officiel):

- Prévention de futurs accidents ou incidents

## Mais autres objectifs

- Information aux familles de victimes
- Information du public
- Information des politiques

- Principales étapes :
  - Collecte et analyse des faits
  - Détermination des causes **et/ou** facteurs contributifs
  - Enseignements de sécurité, recommandations de sécurité
- Rapports d'enquête publics, conclusions et recommandations non contraignantes
- Données d'enquête confidentielles (confiance des acteurs)

## BEA L'enquête de sécurité – problématique internationale

- Quels pays impliquer ? (Etat d'occurrence ? Etat de l'immatriculation ? ...)

### OACI - Annexe 13 de la convention de Chicago

- La référence
  - normes et pratiques recommandées
- Fixe l'objectif et le champ des enquêtes (accidents et incidents graves)
- Organise la coopération internationale
- Etablit l'utilisation de l'information

### Causes

Les actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas la détermination de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou pénale.

### Facteurs contributifs

Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

### Recommandation de sécurité

Une proposition formulée par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, sur la base de renseignements résultant d'une enquête de sécurité ou d'autres sources telles que des études de sécurité, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

## Accident

Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée
- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle
- l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible

## Incident grave

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

- La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat

## Incident

Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

## Organisation internationale d'une enquête de sécurité

- État d'occurrence = Conduite de l'enquête *Enquêteur désigné*
  
- Association et consultation des États concernés
  - conception, fabrication de l'aéronef
  - immatriculation, exploitation de l'aéronef... *Représentant accrédité*
  
- Participation d'acteurs techniques de la sécurité
  - autorités
  - constructeurs (cellule, moteur)
  - exploitants *Conseillers (experts)*
  
- « Etats des victimes »

**« L'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. »**

- Autres attentes :
  - ➔ Responsabilités, culpabilités, vengeance
  - ➔ Indemnisation
  - ➔ Soif de sensationnel
  - ➔ Compassion
  - ➔ Préservation des intérêts industriels et économiques ou de catégories professionnelles
  
- Autres acteurs :
  - ➔ Media
  - ➔ Familles, avocats
  - ➔ Justice
  - ➔ Politiques

## BEA L'enquête de sécurité– contexte et autres acteurs

### Comment gérer ces attentes ?

- Indépendance de l'enquête
- Pouvoir de communication :
  - ➔ Communication avant l'enquête : faire connaître le contexte et le cadre de l'enquête de sécurité, les capacités du BEA
  - ➔ Communication pendant l'enquête : faire connaître la méthodologie d'enquête et ses avancées
- Information privilégiée des familles
- Accord de coopération avec l'autorité judiciaire
  - ➔ Accès partagé au site d'accident
  - ➔ Conservation des éléments de preuve et accès partagé à celles-ci
  - ➔ Protection des données sensibles (CVR)

**BEA**  
Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la sécurité de l'aviation civile

Merci de votre attention