

**BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE**  
**n° 104 (1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 2006)**

**Circulaires de la Direction des affaires criminelles et des grâces**  
**Signalisation des circulaires du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 2006**

**Circulaire relative aux relations entre l'autorité judiciaire et le**  
**Bureau Enquêtes Accidents Défense Air**

CRIM 2006-18 E1/13-10-2006

NOR : *JUSD0630112C*

Accident aérien  
Bureau Enquêtes Accidents Défense Air (BEAD-Air)  
Secret défense.

**Destinataires**

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

**Textes source :**

- Articles L.711-2 à L.741-3 du code de l'aviation civile
- Article 40 de la loi 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière
- Décret n° 2005-1383 du 4 novembre 2005

**- 13 octobre 2006 -**

**PLAN**

- I. LA COORDINATION ENTRE L'AUTORITE JUDICIAIRE ET LE BUREAU ENQUETES ACCIDENTS DEFENSE AIR AU STADE DES INVESTIGATIONS
  - I.1. **Facilitation de la mission du BEAD-air par l'autorité judiciaire**
    - I.1.1. *Accès aux lieux de l'accident ou de l'incident*
    - I.1.2. *Exploitation des enregistreurs de bord et supports d'enregistrement*
    - I.1.3. *Exploitation des autres éléments de nature à contribuer à la détermination des circonstances et causes de l'accident*
  - I.2. **Réciprocité dans les échanges entre l'autorité judiciaire et le BEAD-air**

## II. LA MAITRISE DE LA COMMUNICATION PAR L'AUTORITE JUDICIAIRE ET LE BUREAU ENQUETES ACCIDENTS DEFENSE AIR

### II.1. Les compétences du BEAD-air en matière de communication

### II.2. Relations avec les victimes et leurs ayants droit

Les dispositions des I, II et III de l'article L.711-1 et celles des articles L.711-2 à L.741-3 du code de l'aviation civile, rendues applicables au Bureau enquêtes accidents défense air (BEAD-air)<sup>1</sup> par l'article 40 de la loi 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, et le décret n° 2005-1383 du 4 novembre 2005 ont accordé au BEAD-air de larges pouvoirs en matière d'enquête et de communication lors de la survenance d'un accident ou incident survenu aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou à ceux qui, appartenant à l'Etat français ou tout autre Etat, ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu à l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Ceci est en particulier le cas, parfois de manière dérogatoire, lorsqu'une procédure judiciaire est en cours.

Il résulte ainsi des dispositions du I de l'article L.711-1-I du code de l'aviation civile que l'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aéronef 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 BEAD-air est un service spécialisé du ministère de la défense qui a une compétence nationale et qui, aux termes des dispositions 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 d'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.

D'une manière générale, je vous demande de veiller à ce que s'instaurent d'étroites relations avec le BEAD-air lorsque cet organisme mène une enquête technique relative à un 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 ENQUETES ACCIDENTS DEFENSE AIR AU STADE DES INVESTIGATIONS

### I.1. Facilitation de la mission du BEAD-air par l'autorité judiciaire<sup>4</sup>

#### I.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.

---

<sup>1</sup> Se nommant à l'origine Bureau enquêtes accidents défense, cet organisme a été rebaptisé par le décret n° 2005-1383 du 4 novembre 2005 qui lui a attribué le sigle de BEAD-air.

Ses coordonnées sont : Base aérienne 217, 91228 Brétigny-sur-Orge Cedex ; téléphone : 01.69.23.73.87 ; courriel : [bead.defense@wanadoo.fr](mailto:bead.defense@wanadoo.fr)

Aux termes de l'article L.721-1 du code de l'aviation civile, les enquêteurs techniques<sup>2</sup> et, à défaut, les enquêteurs de première information<sup>3</sup> du BEAD-air 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 BEAD-air 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 BEAD-air 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 BEAD-air 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 BEAD-air 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 BEAD-air doivent être en mesure de prendre toutes les photographies qui leur paraissent utiles à condition de ne pas modifier les lieux notamment de ne pas déplacer d'objets sans l'accord de l'autorité judiciaire.

En application du 2<sup>ème</sup> 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 BEAD-air. L'autorité judiciaire reste en tout état de cause compétente pour décider, par la suite, de procéder à leur saisie. Néanmoins, ceci ne sera possible que s'ils n'ont pas été détruits ou altérés lors de l'enquête technique. La saisie préalable des indices reste donc préférable.

### *1.1.2. 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'enregistrements et à leur placement sous scellés provisoires ou définitifs. L'article L.722-2-1 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.

<sup>2</sup> Les enquêteurs techniques sont les agents du BEAD-air commissionnés à cet effet par le ministre de la défense (article L.711-3 du code de l'aviation civile, dont les dispositions sont rendues applicables au BEAD-air par la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière).

<sup>3</sup> Les enquêteurs de première information sont des agents appartenant au ministère de la défense agréés pour effectuer les opérations d'enquête prévues à l'article L.721-1 du code de l'aviation civile sous le contrôle et l'autorité du BEAD-air (article L.711-3 du code de l'aviation civile, dont les dispositions sont rendues applicables au BEAD-air par la loi du 12 juin 2003 précitée).

Les enquêteurs du BEAD-air 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 du I de l'article L.721-2-1 du code de l'aviation civile.

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

Les enquêteurs du BEAD-air 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 BEAD-air, conformément aux dispositions du I de l'article L.721-2.

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 BEAD-air constitue une pratique pertinente.

Toutefois, lorsque la copie est réalisée dans les locaux du BEAD-air, 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.

5

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 BEAD-air.

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

En l'absence de procédure judiciaire, le II de 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 BEAD-air auprès du procureur de la République compétent. Si ce dernier décide alors d'initier une procédure judiciaire, les dispositions précitées du I de l'article L.721-2 du code de l'aviation civile trouvent naturellement vocation à s'appliquer.

### *1.1.3. 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<sup>ème</sup> alinéa de cet article que les enquêteurs techniques du BEAD-air 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 BEAD-air préalablement à la réalisation de tout prélèvement. Il en va de même, a fortiori, de la mise à disposition des scellés envisagés par le 3<sup>ème</sup> 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 BEAD-air 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 BEAD-air qui pourra leur être communiqués par le parquet.

D'une manière générale, la transmission d'informations par les magistrats instructeurs peut opportunément se faire par l'intermédiaire du ministre public. Celui-ci sera ainsi identifié comme le correspondant naturel du BEAD-air, 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 techniques 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.

## **I.2. Réciprocité dans les échanges entre l'autorité judiciaire et le BEAD-air**

Les dispositions de la loi sont peu prolixes en ce qui concerne la transmission d'informations par le BEAD-air 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. Il peut donc être procédé à toutes réquisitions auprès du BEAD-air, en application des articles 60-1, 77-I-1 et 81 du code de procédure pénale, à l'exception des renseignements, procédés, objets, documents, données informatisées ou fichiers présentant un caractère de secret de la défense nationale. En ce cas, l'autorité judiciaire à laquelle le secret de la défense nationale est opposé, dispose de la faculté de saisir le ministre concerné, qui peut décider une déclassification totale ou partielle de l'information litigieuse après avis de la commission nationale consultative du secret de la défense nationale instituée par la loi n° 98-567 du 8 juillet 1998.

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 BEAD-air. Il appartient donc au ministre public ou aux magistrats instructeurs de préciser au BEAD-air 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 BEAD-air 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 BEAD-air sur ce point et signalent les difficultés éventuellement rencontrées.

## II. LA MAITRISE DE LA COMMUNICATION PAR L'AUTORITE JUDICIAIRE ET LE BUREAU ENQUETES ACCIDENTS DEFENSE AIR

### II.1. Les compétences du BEAD-air en matière de communication

La législation prévoit au profit du BEAD-air d'importantes attributions en ce qui concerne la communication d'informations. Le II de l'article L.731-1 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 directeur du BEAD-air peut diffuser des informations auprès des autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile et militaire, 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 BEAD-air 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 BEAD-air est rendu public à l'issue de l'enquête technique, sans préjudice des secrets protégés par la loi, 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 BEAD-air 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 BEAD-air 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.

### II.2. Relations avec les victimes et leurs ayants droit :

Dans la mesure où le directeur du BEAD-air ou le président de la commission d'enquête juge nécessaire de recevoir les victimes d'accidents d'aéronef, 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 BEAD-air 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 ces 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 BEAD-air 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 BEAD-air 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 veiller à la diffusion de la présente circulaire aux magistrats du siège et du parquet des juridictions de votre ressort et de m'informer des éventuelles difficultés susceptibles de résulter de sa mise en œuvre en adressant vos rapports sous le timbre du bureau des politiques pénales générales et de la protection des libertés individuelles.

Pour le garde des sceaux, ministre de la justice,  
le directeur des affaires criminelles et des grâces

Jean-Marie HUET