

Bulletin officiel n° 2608 du 19/10/1962 (19 octobre 1962)  
Arrêté du ministre des travaux publics n° 533-62 du 14/9/1962 (14 septembre 1962)  
relatif à la conduite des enquêtes concernant les accidents d'aviation survenant sur le territoire marocain.

Le Ministre des Travaux Publics,

Vu le décret n° 2-61-161 du-7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, notamment son article 107,

### Chapitre Premier : Dispositions Générale

Article Premier : Objet du présent arrêté. - Le présent arrêté a pour objet de définir les mesures à prendre quand survient au Maroc un accident d'aviation ainsi que les attributions respectives des différentes autorités compétentes et la coopération à établir entre elles.

Article 2 : Définition d'un accident d'aviation. - Est qualifié accident d'aviation tout événement lié à l'utilisation d'un aéronef, survenant entre le moment où une personne prend place à bord d'un aéronef avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes à bord en sont descendues, et au cours duquel a) une ou plusieurs personnes sont tuées ou grièvement blessées du fait qu'elles se trouvaient soit dans l'aéronef, soit en contact direct avec celui-ci ou avec un objet qui est fixé, ou b) l'aéronef subit des dégâts importants.

On entend par dégâts importants ceux qui empêchent l'aéronef de reprendre son vol, ou qui ne peuvent être réparés sur place ou avec les moyens du bord.

Article 3 : Utilité des enquêtes. - Tout accident d'aéronef comporte des renseignements qui peuvent permettre d'améliorer la sécurité de la navigation aérienne et par suite de contribuer au progrès de l'aviation ; il importe d'en rechercher les causes, afin d'éviter la répétition d'accidents similaires.

Article 4 : Compétence. - Les accidents résultant de l'emploi d'aéronefs civils marocains survenant au Maroc, ainsi que ceux survenant au Maroc à des aéronefs civils étrangers, sont de la compétence de la direction de l'air, ministère des travaux publics, à Rabat, qui procède dans les plus brefs délais aux enquêtes nécessaires, recueille, centralise et diffuse informations, résultats et enseignements.

Les autorités judiciaires dans le ressort desquelles s'est produit un accident au Maroc ont aussi compétence pour rechercher et établir les responsabilités pénales éventuelles

en cas de mort violente, de délit d'homicide ou blessures par imprudence ou négligence et même d'infraction à la réglementation de la circulation aérienne ; les autorités judiciaires peuvent par suite ouvrir une information judiciaire.

Les autorités locales civiles ou militaires ont également à prendre diverses mesures en cas d'accidents survenant au Maroc.

Au cas où un accident intéresse non seulement un aéronef civil mais aussi un aéronef militaire, le présent arrêté est applicable sans préjudice des instructions particulières émanant des autorités militaires.

## Chapitre II : Mesures Préliminaires à Toute Enquête.

Article 5 : Mesures préliminaires. - Dès que les premiers secours aux victimes ont été organisés, deux mesures préliminaires s'imposent avant toute enquête :

Notifier l'accident aux autorités compétentes et personnes intéressées ;

Assurer la garde de l'aéronef, des débris de l'équipement et du contenu de l'aéronef ainsi que la conservation des indices nécessaires à l'enquête.

Article 6 : Notification. - Notification de l'accident doit être adressée par les voies les plus rapides (téléphone de préférence et confirmation par télégramme) à la direction de l'air, à Rabat, ainsi qu'au chef de la région aéronautique où l'accident s'est produit, et doit comprendre tout ou partie des renseignements suivants' :

- a) Date et heure de l'accident
- b) Lieu ;
- c) Type d'aéronef, nationalité et marque d'immatriculation ;
- d) Propriétaire, exploitant ou affrèteur, en indiquant s'ils ont été informés ;
- e) Aérodrome de départ et de destination ;
- f) Nom du pilote, commandant de bord ;
- g) Nombre de personnes tuées ou grièvement blessées et dommages au matériel ;

h) Nature et circonstances de l'accident ;

i) Adresse ou téléphone d'où émane la notification. ;

L'obligation de notifier incombe en premier lieu au pilote ou à un membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de l'assumer.

Si ni le pilote ni aucun membre de l'équipage n'est en état de remplir cette obligation, la notification doit être faite :

Si l'accident a eu lieu sur un aérodrome ou à proximité, par le Commandant de cet aérodrome ;

Dans tous les autres cas, par l'autorité locale civile ou militaire qui, la première, a connaissance de l'accident, cette autorité locale doit en outre prévenir le commandant de l'aérodrome le plus proche.

Il appartient également à l'autorité locale de prévenir l'autorité judiciaire de tout accident qui se produit dans son ressort.

Au reçu de la notification, la direction de l'air informe de l'accident le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, si ceux-ci n'ont pas été directement informés.

Si l'aéronef accidenté est un aéronef étranger, le ministre des travaux publics en informe l'Etat d'immatriculation par les voies les plus rapides.

Article 7 : Garde de l'aéronef et conservation des indices. - Aussitôt donnés les secours aux victimes, nul ne doit toucher ni à l'aéronef ou à ses débris, ni aux documents de bord avant l'arrivée des enquêteurs ; l'autorité locale ou le commandant d'aérodrome, suivant le cas, doit assurer la garde la plus efficace possible suivant les moyens à sa disposition, ainsi que la conservation des indices susceptibles de disparaître (trace de roues au sol par exemple).

Toutefois, sous la surveillance de l'autorité présente, pourront être retirés de l'aéronef les bagages, le fret, la poste ; les sacs postaux doivent être remis pour acheminement au bureau de poste le plus voisin. Quant aux bagages et au fret, au cas où l'aéronef vient de l'étranger, il ne peut être procédé à leur enlèvement qu'avec l'autorisation des services de douane.

Si l'aéronef ou ses débris constituent un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, pour d'autres modes de transport ou pour le public, il peut être déplacé, mais

seulement après qu'ait été notée exactement sa position ou que des photographies aient été prises.

En cas d'accident mortel, afin de faciliter l'identification des victimes seront appliquées les mesures recommandées par la commission internationale de police judiciaire.

L'autorité locale doit aussi recueillir pour le bénéfice des enquêteurs toutes informations sur les témoins de l'accident (noms, adresse, etc.).

### Chapitre III : Enquête de Première Information.

Article 8 : Désignation de l'enquêteur. - Sauf décision contraire du directeur de l'air c'est au chef de la région aéronautique où s'est produit l'accident, ou au commandant de l'aérodrome le plus proche du lieu de l'accident qu'incombe normalement l'enquête de première information. Celui-ci peut être assisté d'un agent de la direction de l'air désigné à cet effet.

Article 9 : Conduite de l'enquête. - Dès son arrivée sur le lieu de l'accident, l'enquêteur s'assure auprès de l'autorité locale, que toutes les mesures préliminaires visées au chapitre II ci-dessus ont été bien prises.

Si un représentant de l'autorité judiciaire est déjà sur les lieux, l'enquêteur se met en rapport avec lui afin de coordonner leur action ; si une information judiciaire est ouverte, l'enquêteur facilitera la tâche des magistrats et de leurs auxiliaires.

Dans tous les cas l'enquêteur recherche, soit dans la zone gardée, soit en dehors, tous les indices susceptibles de permettre de découvrir les causes de l'accident ;

alerte l'expert le plus voisin de la société de classification agréée en l'espèce le Bureau Véritas ;

se met en rapport avec les services de contrôle de la navigation aérienne, qui ont été en contact avec l'aéronef accidenté ;

sauf opposition de l'autorité judiciaire procède à l'audition de tous témoins (membres de l'équipage, passagers et autres).

Au cas où l'aéronef était en provenance de l'étranger et s'il paraît utile pour l'enquête d'obtenir certains renseignements des autorités aéronautiques d'un Etat membre de

l'O.A.C.I., une demande peut être adressée à cet Etat par le ministre des travaux publics.

Si l'aéronef accidenté est immatriculé à l'étranger, et si l'Etat d'immatriculation a notifié à la direction de l'air son intention d'envoyer un représentant accrédité, l'enquêteur peut néanmoins commencer son enquête sans attendre l'arrivée de ce représentant, mais il veille tout particulièrement à la garde de l'aéronef ou des débris et à la conservation des indices. A l'arrivée du représentant, il lui donne toutes facilités pour participer à l'enquête.

Article 10 : Rapport. - Le rapport d'enquête de première information est établi conformément au modèle annexé au présent arrêté. Y sont joints tous documents parvenus à l'enquêteur ainsi que les déclarations recueillies.

Ce rapport est adressé dans les six jours après l'accident au directeur de l'air (en huit exemplaires).

Si ce rapport conclut à l'utilité d'une enquête technique complémentaire le ministre des travaux publics peut prendre une décision en ce sens et fixe les modalités d'une telle enquête, au cours de laquelle enquêteurs et autorités judiciaires se prêtent le même concours que lors de l'enquête de première information.

De toutes façons, si les causes de l'accident n'ont pu être déterminées avec certitude, l'enquêteur adresse au directeur de l'air, dans les quinze jours après l'accident, une note formulant ses hypothèses sur les causes de l'accident et les enseignements à en tirer.

Chapitre IV : Commission d'Enquête.

Article 11 : Le ministre des travaux publics peut instituer une commission d'enquête en certains cas, notamment lorsque l'accident revêt un caractère international du fait de la nationalité de l'aéronef, des membres de l'équipage ou des victimes, ou aussi lorsque l'accident présente une exceptionnelle gravité.

La commission, dont la composition est fixée par le ministre, se réunit dès que possible et, dans sa recherche des causes de l'accident, prend connaissance des éléments réunis par les premiers enquêteurs et procède à une nouvelle enquête.

La commission adresse son rapport au ministre des travaux publics.

Chapitre V : Cessation de la Garde de l'Aéronef ou des Débris.

Article 12 : L'aéronef ou ses débris, dès qu'ils ne sont plus utiles aux enquêteurs, sont, après accord des autorités judiciaires, remis au propriétaire, et s'il s'agit d'un aéronef étranger, au représentant accrédité de l'Etat d'immatriculation.

Rabat, le 14 septembre 1962, Driss Slaoui.

Royaume Du Maroc  
Ministère des Travaux Publics  
Direction De l'Air

Accident d'Aviation

Rapport d'Enquête de Première Information

Effectué par (1) :

.....

(ce rapport doit être adressé au plus tard, le sixième jour à la direction de l'air - service de l'aéronautique à Rabat).

Date de l'accident (2) : ..... lieu (3) :

.....

Aéronef (4) : ..... propriétaire et exploitant (5) :

.....

Nature du vol (6) : ..... équipage (7) :

.....

Passagers (8) :

.....

Résumé et nature de l'accident (9) :

.....

Conséquences :

.....

Personnel	Matériel	% de Destruction	Chargement	Tiers
Tués	Blessés			

---

Equipe  
Passagers

---

(1) Nom, prénom, grade et fonctions.

(2) Jour, quantième, heure (locale TU).

(3) Position par rapport à un point à point connu (ville, aérodrome) altitude, coordonnées géographiques (éventuellement).

(4) type et immatriculation.

(5) Nom, (raison sociale).

(6) Transport régulier à la demande, tourisme, école, essais, travail aérien.

(7) Composition de l'équipage et nom du commandant de bord.

(8) Nombre.

(9) Court exposé indiquant notamment phase du trajet, conditions de vol (V.F.R. ou I.F.R.) jour ou nuit, conditions météorologiques générales (temps clair, mauvaise visibilité) type de l'accident, causes apparentes (si elles peuvent être déterminées avec certitude).

\*

\* \*

Renseignements sur l'Equipe.

(L'enquêteur s'attachera à fournir, dans la mesure du possible, le maximum des renseignements demandés, sans toutefois différer l'envoi de son rapport, si certaines de ces précisions ne peuvent être rapidement obtenues.)

Fonctions à bord au moment de l'accident (1) .

.....

Non, prénom :

.....

Date et lieu de naissance :

.....

Situation de famille et adresse :

.....

Brevets et licences :

.....

Heures de vol :

.....

au total .....heures.....dont..... heures de nuit

chacun des quatre mois précédant l'accident (2) :

.....

sur le type d'aéronef accidenté :

au total

.....

au cours des deux mois précédents :

.....

dans les quarante-huit heures précédentes :

.....

Nombre de casses (3)

.....

Déroulement de la carrière aéronautique (s'il y a lieu) :

.....

(1) Par membre d'équipage.

(2) Pour les titulaire de licences de transports publics uniquement.

(3) Pour les pilotes et copilotes.

Renseignements sur le Matériel.

Nom (raison sociale) du propriétaire

.....

Adresse :

.....

a) Cellule :

Constructeur :

.....

Type : .....n° de série :

.....

Certificat d'immatriculation (n° et date) :

.....

Dernière visite société agréée (Véritas) :

.....

Classé en catégorie :

.....

Visite prévol effectuée par M. (1) :

..... à .....

Temps total d'utilisation :

.....

depuis fabrication :

.....

depuis la dernière révision générale (2) :

.....

depuis la dernière révision périodique (2) :

.....

b) Groupe moto-propulseur :

Constructeur :

.....

Type de puissance :

.....

Place (Numérotation en Commenant par Babord) 1 2 3 4

---

Numéro de série

Temps de fonctionnement :

total :

depuis la dernière révision générale (3) :

depuis la dernière révision périodique (3) :

C) Hélices :

Constructeurs :

.....

Type :

.....

.

Place (Numérotation en Commenant par Babord) 1 2 3 4

---

Numéro de série

Temps de fonctionnement :

total :

depuis la dernière révision générale (3) :

depuis la dernière révision périodique (3) :

---

(1) Nom et qualité.

(2) Préciser le type de révision, nombre 'd'heures.

(3) Préciser le type de révision (nombre d'heure). Mentionner s'il y a eu mutation de pales pour une hélice déterminée.

Instruments de Pilotage et de Navigation

Equipement Radio.

(Ne détailler que dans le cas où certains points sont éventuellement à incriminer.)

Devis de Poids et Centrage.

(Indications sur le chargement, combustible et lubrifiant au départ, et au moment de l'accident, centrage, s'il y a lieu).

Circonstances de l'Accident.

L'enquêteur s'attachera à fournir tous renseignements relatifs :

d'une part, aux circonstances dans le cadre desquelles s'est déroulé l'accident (conditions météorologiques, aides à la navigation aérienne, existence et fonctionnement, déroulement du trajet jusqu'au moment de l'accident, exécution du plan de vol) ;

d'autre part, à la recherche des indices (examen de l'épave sur le lieu de l'accident dont (nature et dégâts), examens complémentaires, renseignements et informations obtenus auprès des organismes de sécurité, et dans la mesure du possible à la reconstitution de l'accident proprement dit.

Enfin il peut y avoir lieu de joindre un exposé sommaire sur le fonctionnement des secours et moyens de sauvetage.

Causes de l'Accident(1).

(Lorsqu'elles ont pu être établies avec quasi-certitude.)

Nota. - En annexe au rapport seront joints tous documents d'exploitation technique ou de navigation établis à l'occasion du vol, par exemple : plan de vol, feuilles de

barographes, de renseignements météorologiques, de chargement, journal de bord, P.V. radio, déclarations du commandant de bord et des membres de l'équipage, interrogatoire de témoins.

En particulier, l'enquêteur doit joindre photographies de l'épave et croquis orientés du lieu de l'accident.

---

(1) Le classement des causes varie selon le type, la nature et les circonstances de l'accident.

L'enquêteur peut les définir ainsi par exemple :

initiale (s) et ou aggravante (s) ;

directes, concurrentes, profondes, étant donné que, par cause directe, l'on entend la cause seule déterminante de l'accident, par causes concourantes, les causes ayant contribué à l'accident, dans une mesure indéterminée, soit isolément, soit groupées et par causes profondes, les causes ayant créé un climat propice à l'accident.

Les qualifications probables, possibles appliquées à l'une ou à l'autre de ces catégories de cause, en particulier des causes concourantes permettent à l'enquêteur de préciser toutes les nuances de sa pensée.