

MINISTÈRE DU TRANSPORT

Décret n° 2009-1062 du 13 avril 2009, fixant les procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la loi organique n° 2004-63 du 27 juillet 2004, relative à la protection des données à caractère personnel,

Vu la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et notamment son article 26 et son annexe 13,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, modifié et complété par la loi n° 2004-57 du 12 juillet 2004 et la loi n° 2005-84 du 15 août 2005 et notamment son article 134,

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports, modifiée et complétée par la loi n° 2004-41 du 3 mai 2004,

Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 91-86 du 14 janvier 1991, relatif à l'organisation des services centraux du ministère du transport,

Vu le décret n° 2003-2429 du 24 novembre 2003, relatif à la sûreté de l'aviation civile,

Vu l'avis du ministre de l'intérieur et du développement local, du ministre de la défense nationale, du ministre de la justice et des droits de l'Homme et du ministre de la santé publique,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier - Pour l'application du présent décret sont considérés :

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui 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, et au cours duquel se produit l'un des faits suivants :

A/ Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs,

Sauf, s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou

b/ l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altère ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

Sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou

c / l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

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

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef d'Etat : tout aéronef utilisé dans les services militaires, des douanes ou de sûreté.

Blessure grave : Blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'admission dans un établissement de santé publique ou privé pendant plus de quarante huit heures commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies, ou

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez), ou

c) se traduit par des déchirures provoquant une hémorragie ou de lésions des nerfs, des muscles ou des tendons, ou

d) se traduit par une lésion d'un organe interne, ou

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de cinq pour cent de la surface du corps, ou

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Bureau des Enquêtes accidents et incidents d'aéronefs : Structure du ministère du transport chargée des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aéronefs civils.

Causes : Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

Certificat de navigabilité : Document par lequel le ministre du transport atteste que l'aéronef est autorisé à circuler dans les conditions correspondantes à la catégorie d'emploi du certificat délivré.

Conseiller : Personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête technique : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur responsable : Personne chargée de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

Compte rendu préliminaire : Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête technique.

Compte rendu de données d'accident/incident : Communication électronique adressée à l'organisation de l'aviation civile internationale à l'issue de l'enquête sur l'accident ou l'incident et contenant des renseignements précis et complets avec mention des causes et des recommandations de sécurité.

Enregistreur de bord : Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Etat de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

Etat de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

Etat de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

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

Etat d'occurrence : Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Exploitant : Toute personne physique ou morale qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Permis d'exploitation aérienne : Permis autorisant un exploitant à exercer une activité de transport aérien.

Recommandation de sécurité : Proposition formulée sur la base de renseignements résultant de l'enquête en vue de prévenir des accidents ou des incidents.

Représentant accrédité : Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat.

Art. 2 - L'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs a pour objectif la prévention de futurs accidents ou incidents et ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Art. 3 - Le ministre du transport ordonne l'ouverture d'une enquête technique pour tout accident ou incident grave survenu sur le territoire de l'Etat tunisien à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité. Il peut également ordonner l'ouverture d'une enquête technique sur tout autre incident survenu au sol ou en vol si elle présente un intérêt pour la sécurité aérienne.

Le ministre du transport peut aussi ordonner l'ouverture d'une enquête technique pour tout accident ou incident grave survenu, en dehors du territoire de l'Etat tunisien, à un aéronef immatriculé en Tunisie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre du transport.

Art. 4 - Pour les accidents et incidents d'aéronefs munis d'un certificat de navigabilité et exploités par le ministère de la défense nationale, celui-ci mène, par délégation, l'enquête technique conformément aux dispositions nationales et internationales en vigueur. Après enquête, le ministère de la défense nationale transmet une copie du rapport d'enquête au ministère du transport.

Pour les accidents et incidents d'aéronefs civils survenus dans une zone militaire, le ministère de la défense nationale fournit les facilités nécessaires pour permettre la conduite de l'enquête technique par le ministère du transport.

Art. 5 - Au cas où l'accident ou l'incident grave se produit, hors du territoire de l'Etat tunisien, à un aéronef immatriculé ou exploité en Tunisie, le ministre du transport peut désigner un représentant accrédité qui participera à l'enquête avec la possibilité d'être accompagné d'un ou plusieurs conseillers.

Art. 6 - Les autorités tunisiennes peuvent déléguer la conduite de l'enquête technique en partie ou en totalité à un autre Etat après accord et consentement mutuels ou accepter la délégation par un autre Etat de la conduite de tout ou partie d'une enquête technique.

CHAPITRE 2

PREMIERES MESURES EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT

Art. 7 - La déclaration de tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité aérienne, survenu au territoire de l'Etat tunisien, doit être effectuée conformément aux dispositions de l'article 134 du code de l'aéronautique civile.

Art. 8 - Toute autorité locale prévenue de la survenance d'un accident ou d'un incident grave doit prendre les mesures immédiates suivantes :

- a) l'organisation des secours,
- b) la notification de l'accident ou de l'incident grave au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs,
- c) la garde de l'aéronef et la conservation des indices et l'identification des témoins.

A l'achèvement des opérations de secours, l'autorité locale doit faciliter sans délai l'accès des enquêteurs techniques à l'aéronef ou à son épave.

Art. 9 - L'exploitant doit, en cas d'accident ou incident, se mettre immédiatement en rapport avec le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs, lui fournir tous renseignements nécessaires et utiles à l'enquête technique. L'exploitant est tenu d'établir dans un délai de trois jours, un rapport d'informations détaillé et l'adresser au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs. Ce rapport contient notamment les éléments suivants :

- les données techniques relatives à l'aéronef et les données relatives à l'équipage impliqués dans l'accident ou l'incident,

- les données disponibles sur les circonstances de l'accident ou l'incident.

Le rapport est adressé par tout moyen laissant une trace écrite et auquel est jointe une copie du dossier du vol.

Art. 10 - Après avoir veillé à l'exécution des mesures immédiates prévues à l'article 8 du présent décret, le commandant de bord, le copilote et, le cas échéant, tout personnel de cabine doivent établir immédiatement, sauf s'ils en sont physiquement incapables, un rapport individuel circonstancié sur l'accident ou l'incident et l'adresser dans un délai de quarante huit heures au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs. Ce rapport contient notamment les éléments suivants :

- les données relatives à la licence, aux qualifications et à l'expérience en vol,

- une description succincte du vol depuis son début jusqu'à l'occurrence de l'accident ou l'incident,

Le rapport est adressé par tout moyen laissant une trace écrite.

Art. 11 - Toutes les dispositions utiles doivent être prises par l'autorité locale concernée pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et son contenu pendant le temps qui sera nécessaire aux fins de l'enquête.

Les mesures de conservation des indices comprennent notamment la conservation par des procédés photographiques ou autres, de tous les indices susceptibles d'être enlevés, effacés, perdus ou détruits.

La garde de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef aux personnes non autorisées et à empêcher le pillage ou la détérioration.

Art. 12 - Le ministre du transport peut prendre toutes les mesures nécessaires et compatibles avec la conduite normale de l'enquête pour satisfaire à la demande de l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou de l'Etat de construction pour que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'Etat demandeur.

Toutefois, l'aéronef peut être déplacé dans la mesure où ce déplacement sera nécessaire pour dégager des personnes, des animaux, des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public, et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque celle-ci est matériellement possible.

Art. 13 - Sous réserve des dispositions des articles 11 et 12 du présent décret, les autorités tunisiennes autorisent le transfert de la garde de l'aéronef, de son contenu ou de chacune des parties de l'aéronef à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, selon le cas, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête.

Les autorités tunisiennes prennent toutes les mesures pour faciliter l'accès à l'aéronef, à son contenu ou à chacune des parties de l'aéronef, toutefois, si l'aéronef, son contenu ou chacune de ses parties se trouve, dans une zone à laquelle on ne peut pas accéder, les autorités compétentes assureront le déplacement de l'aéronef, de son contenu ou de certaines parties de l'aéronef à un endroit où ils pourront en autoriser l'accès.

Art. 14 - Les autorités locales qui se sont chargées des mesures immédiates, doivent rechercher dans la mesure du possible tous les témoins et procèdent, dans les meilleurs délais, à leur identification. Elles relèvent leurs noms, qualités et tous renseignements permettant de les joindre facilement chaque fois que c'est nécessaire.

Les autorités locales doivent remettre ces informations à l'enquêteur responsable dès son arrivée sur le lieu de l'accident.

Art. 15 - En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés doivent prendre toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête technique, et notamment à éviter l'effacement de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

Au cours des investigations sur le lieu de l'accident, quiconque soit des membres de l'équipage, des représentants de l'exploitant ou le propriétaire n'ont accès à l'aéronef ou son épave que s'ils y sont invités et accompagnés par les enquêteurs techniques. Il leur est interdit de prélever toutes pièces, débris ou documents provenant de l'aéronef accidenté sans accord préalable de l'enquêteur responsable.

CHAPITRE 3

CONDUITE DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE

Art. 16 - La conduite de l'enquête technique sur un accident ou un incident est confiée à un enquêteur responsable.

Art. 17 - En cas d'accident ou d'incident grave, le ministre du transport peut confier la conduite de l'enquête technique à une commission d'enquête technique désignée par décision.

La commission se compose de cinq membres dont un président qui agit en qualité d'enquêteur responsable. Ce dernier est choisi parmi les personnels des services compétents du ministère du transport.

Art. 18 - En cas d'accident ou d'incident grave survenu sur le territoire de l'Etat tunisien, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :

- a) l'Etat d'immatriculation,
- b) l'Etat de l'exploitant,
- c) l'Etat de conception,
- d) l'Etat de construction,
- e) l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2250 kg.

Art. 19 - En cas d'accident ou d'incident grave survenu dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque à un aéronef immatriculé en Tunisie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre du transport, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :

- a) l'Etat de l'exploitant,
- b) l'Etat de conception,
- c) l'Etat de construction,
- d) l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2250 kg.

Art. 20 - En cas d'incident grave survenu en dehors du territoire de l'Etat tunisien, à un aéronef immatriculé en Tunisie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre du transport, et lorsque l'Etat d'occurrence n'est pas au courant de cet incident, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs adresse, dans les meilleurs délais, une notification aux destinataires suivants :

- a) l'Etat d'occurrence,
- b) l'Etat de conception,
- c) l'Etat de construction.

Art. 21 - Les destinataires cités à l'article 18 du présent décret peuvent désigner chacun un représentant accrédité qui participera à l'enquête technique. Le représentant accrédité peut s'adjoindre des experts en qualité de conseillers, choisis en raison de leur expérience et de leur compétence dans le domaine de l'aviation. Les conseillers d'un représentant accrédité sont autorisés à participer à l'enquête technique, sous la supervision de celui-ci.

Art. 22 - Le représentant accrédité ou, le cas échéant, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs fournit à l'Etat qui mène l'enquête technique tous renseignements utiles et disponibles notamment sur l'aéronef et l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident grave et sur les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

Art. 23 - Les enquêteurs techniques doivent pouvoir mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, conformément aux dispositions du présent décret. L'enquête technique comprend ce qui suit :

- a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements disponibles sur l'accident ou l'incident en question,
- b) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité,
- c) si possible, la détermination des causes,
- d) l'établissement du rapport final.

Art. 24 - L'enquêteur responsable doit coordonner, le cas échéant, avec les autorités judiciaires pour le déroulement normal de l'enquête technique, et doit prêter une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements de bord.

Art. 25 - Dans le cadre de l'enquête technique, les mesures suivantes sont prises en considération :

1. l'enquêteur responsable ou, jusqu'à son arrivée au lieu de l'accident, les organes de l'autorité locale ou le commandant de l'aérodrome, désignent les personnes ayant accès au lieu de l'accident ou de l'incident,

2. les services de la navigation aérienne établissent, sur demande de l'enquêteur responsable, un extrait écrit des enregistrements des communications et une impression des images radar. Des copies des bandes sonores peuvent être exigées. Les originaux doivent être conservés et ne peuvent être effacés qu'avec l'assentiment écrit du bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs,

3. l'institut national de la météorologie présente, sur demande de l'enquêteur responsable, un rapport sur les conditions météorologiques ainsi que toute documentation météorologique nécessaire à l'enquête technique,

4. toute expertise sur le matériel aéronautique suite à l'ouverture d'une enquête technique doit être réalisée sous la supervision du bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs,

5. faire effectuer des expertises, des essais ou simulations sur des pièces, équipements ou systèmes.

Art. 26 - Sous réserve de la législation portant sur la protection des données à caractère personnel, les éléments suivants ne seront communiqués à d'autres fins que l'enquête technique sur l'accident ou l'incident :

a) les déclarations obtenues de personnes au cours de leurs investigations,

b) les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef,

c) les renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident,

d) les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et les transcriptions de ces enregistrements,

e) les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne,

f) les opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

Ces éléments ne seront inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Art. 27 - Si au cours d'une enquête technique, on apprend ou on présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur responsable doit prendre immédiatement les dispositions nécessaires pour que les services compétents en matière de sûreté de l'aviation civile relevant du ministère du transport, soient informés.

Art. 28 - Lorsqu'un aéronef d'Etat est impliqué dans un accident ou un incident avec un aéronef civil, la commission d'enquête technique désignée par le ministre du transport et la commission d'enquête technique désignée par le ministre concerné, le cas échéant, coordonnent, leurs activités respectives.

Art. 29 - Les procédures pratiques pour la conduite de l'enquête technique sur les accidents et incidents d'aéronefs sont fixées par un manuel approuvé par décision du ministre de transport.

CHAPITRE 4

COMPTE RENDU PRELIMINAIRE, RAPPORT FINAL ET COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT OU D'INCIDENT

Art. 30 - Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 2250 kg, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le bureau des enquêtes et dans les trente jours qui suivent la date de l'accident à :

a. l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas,

b. l'Etat de l'exploitant,

c. l'Etat de conception,

d. l'Etat de construction,

e. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts,

f. l'organisation de l'aviation civile internationale.

A moins que le compte rendu de données d'accident n'ait été envoyé avant l'expiration des trente jours susmentionnés.

Art. 31 - Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse de 2250 kg ou moins et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres Etats, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le bureau des enquêtes et dans les trente jours qui suivent la date de l'accident à :

- a. l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas,
- b. l'Etat de l'exploitant,
- c. l'Etat de conception,
- d. l'Etat de construction,
- e. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Art. 32 - Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un accident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 2250 kg, un compte rendu de données d'accident est envoyé par le bureau des enquêtes à l'organisation de l'aviation civile internationale aussitôt que possible après l'enquête.

Art. 33 - Lorsque l'Etat Tunisien mène l'enquête technique sur un incident survenu à un aéronef d'une masse supérieure à 7500 kg, un compte rendu de données d'incident est envoyé par le bureau des enquêtes à l'organisation de l'aviation civile internationale aussitôt que possible après l'enquête.

Art. 34 - Le projet de rapport final de l'enquête technique est adressé à l'Etat qui a ouvert l'enquête et à tous les Etats qui y ont participé en les invitant à présenter toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui dans un délai de soixante jours qui suivent la date de la première lettre de transmission. Le projet de rapport final sera envoyé, pour observations, aux Etats suivants :

- a. l'Etat d'immatriculation,
- b. l'Etat de l'exploitant,
- c. l'Etat de conception,
- d. l'Etat de construction.

Si les Etats ont fait parvenir leurs observations dans le délai cité dans le paragraphe premier du présent article, le projet de rapport final sera amendé de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou si l'Etat qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport.

Art. 35 - Le rapport final de l'enquête technique est adressé aux autorités nationales concernées et, le cas échéant, aux Etats suivants :

- a. l'Etat d'immatriculation,
- b. l'Etat de l'exploitant,
- c. l'Etat de conception,
- d. l'Etat de construction,
- e. tout Etat dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves,
- f. tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 5700 kg, le rapport final d'enquête technique sur un accident ou un incident grave sera adressé à l'organisation de l'aviation civile internationale.

CHAPITRE 5

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 36 - Il est établi au niveau du bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs une base de données dont le but de centraliser les notifications des accidents et incidents et tous renseignements nécessaires et utiles à l'enquête technique qui lui sont transmis par les exploitants d'aéronefs et des aéroports ainsi que par les fournisseurs de services de la circulation aérienne.

Art. 37 - Les exploitants d'aéronefs et des aéroports ainsi que les fournisseurs de services de la circulation aérienne, doivent être pourvus d'une base de données de format normalisé qui leur permet, de notifier et de transmettre au bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs tous renseignements nécessaires et utiles à l'enquête technique.

Art. 38 - Sous réserve de la législation portant sur la protection des données à caractère personnel, les enregistrements de sécurité enregistrés dans les bases de données citées dans les articles 36 et 37 du présent décret ne doivent pas être utilisés à d'autres fins que l'enquête technique sur les accidents ou incidents.

Art. 39 - Le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs peut diffuser au cours ou à l'issue de l'enquête technique sur un accident ou un incident, les recommandations de sécurité nécessaires aux exploitants tunisiens et aux services compétents chargés de l'aviation civile, y compris celles des autres Etats ainsi qu'à l'organisation de l'aviation civile internationale lorsque les documents de cette organisation internationale sont en rapport avec cet accident ou incident.

Il peut diffuser aussi des recommandations de sécurité proposées par une autorité étrangère et qu'il juge pertinentes pour prévenir des accidents d'aviation civile.

Art. 40 - Les exploitants d'aéronefs civils et les services compétents chargés de l'aviation civile destinataires des recommandations de sécurité sont tenus de renseigner, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de la première lettre de transmission, le bureau des enquêtes accidents et incidents d'aéronefs sur les mesures de prévention qui ont été prises ou qu'ils envisagent de prendre dans un délai déterminé ou sur les raisons pour lesquelles on a renoncé à prendre des mesures.

Art. 41 - Le ministre du transport peut décider de renoncer ou mettre un terme à l'enquête technique sur un accident ou incident lorsqu'elle risque d'entraîner des coûts disproportionnés par rapport aux résultats attendus ou en cas de non disposition des Etats d'immatriculation, de l'Etat de l'exploitant ou des Etats dont certains de leurs ressortissants sont au nombre de morts ou de blessés graves de contribuer aux coûts de l'enquête technique.

Art. 42 - Le ministre du transport peut ordonner la réouverture de l'enquête technique si l'on a découvert de nouveaux éléments importants pouvant modifier l'appréciation des circonstances d'un accident ou d'incident.

La réouverture de l'enquête technique est exclue lorsque deux ans se sont écoulés depuis la date de communication du rapport final pour l'incident ou l'accident n'ayant pas entraîné des morts ou des blessures graves et après trois ans pour l'accident ayant entraîné des morts ou des blessures graves.

Art. 43 - Le ministre de l'intérieur et du développement local, le ministre de la défense nationale, le ministre de la justice et des droits de l'Homme, le ministre du transport et le ministre de la santé publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Art. 44 - Sont abrogées, toutes dispositions antérieures et contraires au présent décret.

Tunis, le 13 avril 2009.

Zine El Abidine Ben Ali

MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE

Décret n° 2009-1063 du 13 avril 2009, portant création d'une unité de gestion par objectifs pour la réalisation du plan d'actions de la stratégie de promotion des exportations et des investissements dans le secteur de la santé à l'horizon 2016 et fixant son organisation et les modalités de son fonctionnement.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre de la santé publique,

Vu la loi n° 83-112 du 12 décembre 1983, portant statut général des personnels de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics à caractère administratif, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée et notamment la loi n° 2007-69 du 27 décembre 2007,

Vu la loi n° 91-63 du 29 juillet 1991, relative à l'organisation sanitaire,

Vu le décret n° 74-1064 du 28 novembre 1974, portant définition de la mission et des attributions du ministère de la santé publique,

Vu le décret n° 81-793 du 9 juin 1981, portant organisation des services de l'administration centrale du ministère de la santé publique, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété et notamment le décret n° 2007-3017 du 27 novembre 2007,

Vu le décret n° 96-49 du 16 janvier 1996, fixant le contenu des plans de mise à niveau de l'administration et les modalités de leur élaboration, réalisation et suivi,

Vu le décret n° 96-1236 du 6 juillet 1996, relatif à la création des unités de gestion par objectifs,

Vu le décret n° 2006-1245 du 24 avril 2006, fixant le régime d'attribution et de retrait des emplois fonctionnels d'administration centrale,

Vu l'avis du ministre des finances,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier - Est créée au ministère de la santé publique, une unité de gestion par objectifs pour la réalisation du plan d'actions de la stratégie de promotion des exportations et des investissements dans le secteur de la santé à l'horizon 2016.

Art. 2 - L'unité de gestion par objectifs mentionnée à l'article premier du présent décret, est chargée d'entreprendre toutes les actions entrant dans le cadre de la réalisation des projets définis par le plan d'actions de la stratégie de promotion des exportations et des investissements dans le secteur de la santé à l'horizon 2016.

L'unité de gestion par objectifs pour la réalisation du plan d'actions de la stratégie de promotion des exportations et des investissements dans le secteur de la santé à l'horizon 2016 veille, d'une manière générale, à la réalisation de toutes les missions nécessaires à la réussite de la stratégie.

Art. 3 - La durée de réalisation de toutes les composantes du plan d'actions est fixée à cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret. Elle comprend deux phases :

1- la première phase dure deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret. Elle est assignée à mener les études nécessaires pour réaliser le plan d'actions de la stratégie de promotion des exportations et des investissements dans le secteur de la santé à l'horizon 2016 et déterminer les mécanismes de sa mise en œuvre,

2- la deuxième phase dure trois ans à compter de l'achèvement de la première phase. Elle est assignée à la déclinaison opérationnelle en actions du plan d'actions de la stratégie de promotion des exportations et des investissements dans le secteur de la santé et son achèvement à l'horizon 2016.

Art. 4 - Les résultats du projet sont évalués conformément aux critères suivants :

- le degré de respect des délais d'exécution et les efforts entrepris pour les réduire,

- la réalisation des objectifs escomptés des projets et les actions entreprises pour accroître leur rentabilité,

- le coût des projets et les efforts déployés pour le réduire,

- les difficultés rencontrées lors de la réalisation et les mesures entreprises pour les surmonter,

- le système de suivi et d'évaluation et son degré d'efficacité quant à la détermination des données relatives au rythme d'avancement des réalisations,

- l'efficacité d'intervention pour réajuster la marche de réalisation.

Art. 5 - L'unité de gestion par objectifs pour la réalisation du plan d'actions de la stratégie de promotion des exportations et des investissements dans le secteur de la santé à l'horizon 2016 comprend les emplois fonctionnels suivants :

* le chef de l'unité ayant rang et avantages de directeur d'administration centrale chargé de veiller à la réalisation des missions attribuées à l'unité,

* un sous-directeur avec rang et avantages de sous-directeur d'administration centrale chargé des études, de la planification et de la programmation.

Il est assisté par :

- un chef de service ayant rang et avantages de chef de service d'administration centrale chargé des études et de la programmation,

- un chef de service ayant rang et avantages de chef de service d'administration centrale chargé de l'évaluation,