

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES***



**Édition Chronologique n° 39 du 21 septembre 2017**

PARTIE PERMANENTE  
État-Major des Armées (EMA)

Texte 5

**CIRCULAIRE N° 1699/ARM/DCSEA/SDO/SDO2**

relative à la conduite à tenir en cas d'évènement aérien susceptible de mettre en cause les carburants distribués par le service des essences des armées.

*Du 25 juillet 2017*

**CIRCULAIRE N° 1699/ARM/DCSEA/SDO/SDO2 relative à la conduite à tenir en cas d'évènement aérien susceptible de mettre en cause les carburants distribués par le service des essences des armées.**

*Du 25 juillet 2017*

NOR A R M E 1 7 5 1 4 9 1 C

---

*Références :*

1. Décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 (JO n° 102 du 2 mai 2013, texte n° 29 ; signalé au BOC 28/2013 ; BOEM 107.1.1).
2. Instruction interministérielle n° 7401/DEF/CAB du 15 mai 2007 (BOC N° 18 du 30 juillet 2007, texte 16 ; BOEM 103.2.3.7.1, 110.7.2.8).
3. Circulaire n° 2757/DEF/DCSEA/SDO/SDO2 du 10 octobre 2016 (BOC n° 56 du 15 décembre 2016, texte 5 ; BOEM 501.1.4).
4. Convention de Chigago du 7 décembre 1944 (Publiée par décret n°47-974 du 31 mai 1947 (JO du 3 juin, p. 5091), et dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 (JO du 25, p. 12562) ; BOEM 103.1.2.1) modifiée.

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Cinq annexes.

*Texte abrogé :*

Circulaire n° 3000/DEF/DCSEA/SDE/1 du 14 mai 2007 (BOC N° 20 du 27 août 2007, texte 7 ; BOEM 501.1.4).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 501.1

*Référence de publication :* BOC n° 39 du 21 septembre 2017, texte 5.

---

SOMMAIRE

1. GÉNÉRALITÉS.

1.1. Préambule.

1.2. Objet de la circulaire.

1.3. Définitions.

1.3.1. Aéronef.

1.3.2. Accident.

1.3.3. Incident.

2. CONTEXTE.

3. RESPONSABILITÉS.

- 3.1. Établissement ou détachement du service des essences des armées.
- 3.2. Autorité d'exploitation de tutelle.
- 3.3. Centre d'expertise pétrolière interarmées.
- 3.4. Direction centrale du service des essences des armées.
- 4. PROCÉDURE À RESPECTER EN CAS D'ENQUÊTE JUDICIAIRE.
- 5. PROCÉDURE INTERNE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.
  - 5.1. Établissement ou détachement du service des essences des armées.
    - 5.1.1. Mesures immédiates.
    - 5.1.2. Compte rendu immédiat d'événement.
    - 5.1.3. Poursuite de la mission d'avitaillement.
    - 5.1.4. Prise d'échantillon et exploitation des résultats.
    - 5.1.5. Déroulement de l'enquête.
    - 5.1.6. Compte rendu complémentaire d'événement.
  - 5.2. Autorité d'exploitation de tutelle.
    - 5.2.1. Poursuite de la mission d'avitaillement.
    - 5.2.2. Remise en service des matériels et reprise des opérations d'avitaillement.
    - 5.2.3. Interruption de la procédure interne service des essences des armées.
  - 5.3. Centre d'expertise pétrolière interarmées.
  - 5.4. Direction centrale du service des essences des armées.
  - 5.5. Dispositions diverses.

#### ANNEXE(S)

ANNEXE I. SYNOPTIQUE DES RESPONSABILITÉS DES ÉCHELONS HIÉRARCHIQUES DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES EN CAS D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN SUSCEPTIBLE DE METTRE EN CAUSE LES CARBURANTS DÉLIVRÉS PAR LE SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

ANNEXE II. ACTIONS À MENER AU NIVEAU DE L'ÉTABLISSEMENT OU DU DÉTACHEMENT DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES À PARTIR DE LA CONNAISSANCE DE L'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.

ANNEXE III. COMPTE-RENDU IMMÉDIAT TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.

ANNEXE IV. FICHE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.

ANNEXE V. COMPTE-RENDU COMPLÉMENTAIRE TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.

## 1. GÉNÉRALITÉS.

### 1.1. Préambule.

Par événement aéronautique, on entend l'ensemble des événements aériens (accidents et incidents d'aéronefs tels que décrits au point 1.3.) et des événements divers dans lesquels des aéronefs sont impliqués.

Sous la désignation d'événements divers sont regroupés l'ensemble des événements, à l'exception des événements aériens (accidents et incidents), qui ont des conséquences sur la sécurité des vols et sont liés à la mise en œuvre d'aéronefs, à leur manipulation, à leur maintenance ou à leur protection.

Sur les établissements ou détachements du service des essences (SEA), les incidents d'exploitation pouvant avoir une incidence sur la qualité des carburants aéronautiques <sup>(1)</sup> sont considérés comme des événements divers.

### 1.2. Objet de la circulaire.

La présente circulaire a pour objet de définir la conduite à tenir en cas d'événement aérien (accidents et incidents) concernant un aéronef civil ou militaire avitaillé à partir des moyens <sup>(2)</sup> mis en œuvre par le service des essences des armées (SEA) et susceptible de mettre en cause le carburant. Bien souvent, la survenance d'un tel événement provoque l'arrêt, même temporaire, des avitaillements.

Ce texte ne s'applique ni aux événements divers décrits supra ni aux faits techniques susceptibles d'être imputés à la qualité des produits pétroliers. La procédure à appliquer dans ce dernier cas est détaillée dans la circulaire de troisième référence.

### 1.3. Définitions.

#### 1.3.1. Aéronef.

La définition d'un aéronef est donnée à l'article 2. du décret de première référence. Ainsi, est considéré comme aéronef, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs (avions, hélicoptères, drones, etc.).

#### 1.3.2. Accident.

Selon l'annexe XIII. à la convention relative à l'organisation de l'aviation civile internationale, un accident est un 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 soit :

- 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 des 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 ;

- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et ;
- qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avarie de moteur lorsque des 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 pneumatiques, aux freins, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

- l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

### **1.3.3. Incident.**

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

L'incident grave est un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident était sur le point de se produire.

## **2. CONTEXTE.**

Tout événement aérien fait l'objet d'enquêtes qui ont pour but d'en rechercher et d'en analyser les circonstances et les causes afin de permettre aux autorités compétentes de prendre les mesures propres à en éviter le renouvellement.

Ces enquêtes peuvent être diligentées par l'autorité judiciaire (enquête judiciaire), le bureau enquêtes compétent <sup>(3)</sup> (enquête technique) ou l'autorité d'emploi de l'aéronef impliqué dans l'événement aéronautique (enquête administrative interne/enquête de commandement).

L'enquête judiciaire est exercée, sous la direction du procureur de la République, par les officiers et agents de police judiciaire compétents sur le ressort du lieu de l'accident (métropole et DOM-ROM) ou par le juge d'instruction dans le cadre d'une information pénale ouverte à la demande du parquet ou de la victime.

L'enquête technique est conduite par les enquêteurs du bureau enquêtes compétent.

L'enquête interne est diligentée par l'organisme d'occurrence concerné. Propre à chaque armée ou formation rattachée, ses modalités sont définies par des textes particuliers.

Les enquêtes judiciaires, techniques ou internes peuvent être effectuées conjointement.

Cependant, et dans le respect des règles du code de procédure pénale, la conduite des deux dernières ne doit pas faire obstacle à la résolution de l'enquête judiciaire.

## **3. RESPONSABILITÉS.**

Les investigations portent nécessairement sur l'ensemble des éléments susceptibles d'être à l'origine de l'événement. À ce titre, le carburant est une cause potentielle. Aussi, les doutes quant à l'implication du carburant et des matériels du SEA doivent être levés au plus vite afin de limiter les incidences sur l'activité opérationnelle.

L'implication potentielle des autres produits pétroliers utilisés par l'aéronef (huiles, graisses, fluides hydrauliques, etc.) pourra être éventuellement suspectée au cours de l'enquête technique ou l'enquête interne.

Elle ne nécessite généralement pas de mesures conservatoires immédiates lors de la survenance de l'événement aérien et n'a pas d'incidence sur l'activité opérationnelle du dépôt concerné.

### **3.1. Établissement ou détachement du service des essences des armées.**

Le chef d'établissement ou de détachement doit :

- d'une part, prévenir la survenue d'autres événements aériens ;
- d'autre part, évaluer l'aptitude de l'établissement ou du détachement à poursuivre les opérations d'avitaillement.

Au niveau de la formation <sup>(4)</sup> aérienne, le commandant de base ou chef de corps, ou son représentant désigné, est l'interlocuteur privilégié du chef d'établissement ou de détachement.

Afin d'une part, de permettre aux autorités d'emploi des aéronefs de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des vols et d'autre part, de permettre aux enquêteurs de mener les investigations, le personnel du SEA doit faire preuve de la plus grande rigueur et d'une totale transparence.

En toutes circonstances, le personnel de l'établissement ou du détachement doit conserver la confidentialité sur l'événement survenu.

### **3.2. Autorité d'exploitation de tutelle.**

L'autorité d'exploitation de tutelle <sup>(5)</sup> (AET) :

- est responsable du suivi du traitement de l'événement au SEA ;
- assure la liaison avec la structure territoriale dont dépend la formation aérienne concernée ;
- prend, si nécessaire, les mesures afin d'assurer la continuité des activités opérationnelles de la formation aérienne ;
- est seule habilitée à autoriser la remise en service du carburant et des matériels de l'établissement ;
- conduit, le cas échéant, l'enquête de commandement interne au SEA et adresse ses conclusions au directeur central.

**Nota.** Dans le cas où des moyens civils (réservoirs de stockage et d'exploitation, moyens d'avitaillement, etc.) sont mis en œuvre ou lorsque les avitaillements sont réalisés par une société civile sous la responsabilité du SEA, il appartient à l'AET de définir, avec la société civile, une procédure d'alerte en cas d'événement aérien.

Cette procédure doit notamment identifier un point d'entrée auprès de la société civile afin d'avertir les responsables de la survenue de l'événement et leur permettre ainsi de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

### **3.3. Centre d'expertise pétrolière interarmées.**

Le centre d'expertise pétrolière interarmées (CEPIA) est chargé de réaliser les analyses du carburant ou tout essai spécifique jugé utile.

Au vu des résultats obtenus, il émet un avis technique sur la conformité du carburant et l'imputabilité ou non de l'événement à la qualité du carburant.

### **3.4. Direction centrale du service des essences des armées.**

La direction centrale du service des essences des armées (DCSEA) :

- apporte, si besoin, un conseil technique vis à vis des matériels ;

- assure la liaison avec les états-majors des forces aériennes des différentes armées, de la gendarmerie et du service concerné (sécurité civile, douanes, etc.) ;

- ordonne les actions correctives ou les évolutions de procédures qui s'avèreraient nécessaires à la lumière du retour d'expérience ou des conclusions de l'enquête de commandement, éventuellement, diligentée.

#### 4. PROCÉDURE À RESPECTER EN CAS D'ENQUÊTE JUDICIAIRE.

Dans tous les cadres d'enquête <sup>(6)</sup>, le magistrat, tout officier de police judiciaire (OPJ) ou, sous le contrôle de celui-ci, tout agent de police judiciaire peut procéder aux éventuels auditions ou interrogatoires.

Pour les besoins de l'enquête judiciaire et à la demande du juge, l'OPJ peut procéder à des prélèvements sur les matériels à des fins d'expertise. Les analyses consécutives au prélèvement sont systématiquement diligentées par le magistrat, lequel aura recours à des personnes habilitées pour y procéder.

Tout scellé apposé sur du matériel ne peut être levé qu'après l'agrément du magistrat. En l'absence d'autorisation, tout bris de scellé est un délit réprimé à l'article 434-22 du code pénal <sup>(7)</sup>.

#### 5. PROCÉDURE INTERNE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

La procédure interne du SEA à appliquer est indépendante des différentes enquêtes qui pourraient être conduites par les autorités compétentes.

Les actions de chaque échelon hiérarchique sont schématisées en annexe I.

##### 5.1. **Établissement ou détachement du service des essences des armées.**

Le chef d'établissement ou de détachement ouvre une main courante où il consigne l'ensemble des faits se rapportant à l'événement (annonce de l'événement, comptes rendus effectués, mesures prises au fur et à mesure, etc.).

##### 5.1.1. *Mesures immédiates.*

Dès qu'il a connaissance de l'événement, le chef d'établissement ou de détachement doit faire prendre toutes les mesures conservatoires visant à prévenir d'autres événements.

L'annexe II., qui ne se veut en aucun cas exhaustive, rappelle les principales prescriptions à respecter. Il appartient au chef d'établissement ou de détachement d'agir en fonction du contexte particulier de chaque événement.

##### 5.1.2. *Compte rendu immédiat d'événement.*

Dès qu'il a connaissance de la survenue de l'événement aérien, le chef d'établissement ou de détachement adresse dans les plus brefs délais un compte rendu à son AET, ainsi qu'au bureau « exploitation pétrolière » de la DCSEA (pour information).

Les officiers de liaison du SEA détachés auprès de l'état-major d'une armée sont également destinataires de ce compte rendu, si un aéronef de l'armée auprès de laquelle ils sont détachés est en cause <sup>(8)</sup>.

Ce compte rendu, sous forme libre, reprend les informations demandées en annexes III. et IV., notamment l'identification des aéronefs susceptibles d'être concernés par l'événement aérien, et il doit être transmis dans les plus brefs délais.

L'annexe III. décrit rapidement l'évènement et les premières mesures conservatoires prises par le détachement du SEA concerné. Les éléments indiqués dans l'annexe IV. permettent de centraliser toutes les informations indispensables concernant le carburant et les moyens pétroliers utilisés.

#### ***5.1.3. Poursuite de la mission d'avitaillement.***

Dans tous les cas, le chef d'établissement ou de détachement doit apprécier l'aptitude de l'établissement ou du détachement à poursuivre l'activité d'avitaillement. Il doit en rendre compte à l'AET et au commandant de la formation aérienne.

#### ***5.1.4. Prise d'échantillon et exploitation des résultats.***

Les échantillons sont systématiquement prélevés en double conformément à l'annexe II. Les premiers sont envoyés par l'établissement ou le détachement au CEPIA, accompagnés d'une demande d'analyse <sup>(9)</sup> de type P dûment remplie en précisant le contexte. Les seconds sont conservés sous clé par l'établissement en tant qu'échantillons témoin.

Le respect scrupuleux des modalités de prélèvement des échantillons et de leur expédition au CEPIA conditionne le bon déroulement de toutes les opérations ultérieures. Le personnel chargé des prélèvements doit donc y apporter un soin particulier, faute de quoi les résultats d'analyse risquent d'être erronés.

Le chef d'établissement ou de détachement transmet au commandant des formations aériennes concernées les conclusions des analyses des échantillons dès qu'elles sont connues.

Par la suite, il l'informe de l'autorisation de remise en service des matériels et de la reprise des opérations d'avitaillement prononcée par l'AET.

**Nota.** Il est de la responsabilité du chef d'établissement ou de détachement de veiller à entretenir un stock de VA3 suffisant, permettant de procéder à l'ensemble des prélèvements prescrits en annexe II.

#### ***5.1.5. Déroulement de l'enquête.***

Le chef d'établissement ou de détachement tient à la disposition des enquêteurs :

- les documents relatifs à l'analyse de type C effectuée sur la cargaison concernée, antérieurement à l'évènement aérien ;
- le(s) rapport(s) d'analyse du CEPIA permettant la traçabilité de la qualité (analyses de type A, B1 ou B2) du carburant provenant du réservoir en exploitation ;
- éventuellement, l'autorisation d'exploiter prononcée par l'AET si le produit a dû être mis à la consommation avant réception du rapport d'analyse du CEPIA ;
- la date et les résultats du dernier test « millipore » des filtres du matériel d'avitaillement concerné ;
- le document portant les indications du contrôle quotidien de l'avitailleur (notamment la mention du contrôle de la pression différentielle du filtre séparateur) ;
- les consignes d'exploitation de l'établissement en vigueur au moment de l'évènement aérien.

Ces documents peuvent être saisis par l'OPI dans le cadre de l'enquête judiciaire.

#### ***5.1.6. Compte rendu complémentaire d'évènement.***

Dans tous les cas, le chef d'établissement ou de détachement adresse un compte rendu complémentaire dans un délai de 24 heures maximum suivant la réception des résultats d'analyse.



Ce compte rendu, sous forme libre, reprend les informations demandées en annexe V. Il est adressé à l'AET, ainsi qu'au bureau « exploitation pétrolière » de la DCSEA (pour information).

Tout comme pour le compte rendu immédiat d'événement (point 5.1.2.), les officiers de liaison du SEA détachés auprès de l'état-major d'une armée sont également destinataires de ce compte rendu, si un aéronef de l'armée auprès de laquelle ils sont détachés est en cause.

## **5.2. Autorité d'exploitation de tutuelle.**

En relation directe avec l'établissement ou le détachement, l'AET guide le chef d'établissement ou le détachement, éventuellement en déléguant un représentant sur place.

En fonction des éléments dont elle a connaissance, elle rend compte à la DCSEA de l'évolution du traitement de l'événement.

### ***5.2.1. Poursuite de la mission d'avitaillement.***

Si l'établissement n'est plus en mesure d'assurer les opérations d'avitaillement, l'AET fait mettre en place le personnel et les moyens matériels nécessaires pour assurer la continuité de la mission.

### ***5.2.2. Remise en service des matériels et reprise des opérations d'avitaillement.***

La décision de remise en service est prise par l'AET, en fonction des résultats des analyses du CEPIA sur les échantillons prélevés par l'établissement ou le détachement.

La définition des modalités (mise à la consommation, traitement, déclasserment, destruction, précautions d'emploi particulières, etc.) de remise en exploitation du produit, ainsi que les éventuelles mesures à prendre vis à vis des matériels sont du ressort de l'AET.

L'AET peut, si besoin, solliciter le conseil technique de la DCSEA ou du CEPIA.

En cas d'enquête judiciaire, aucune autorisation de remise en service du produit ne doit être prononcée tant que les scellés n'ont pas été levés par l'autorité judiciaire (cf. point 4.).

De même, la levée des scellés sur les matériels ne dispense en aucun cas de l'autorisation formelle de l'AET de remise en service du carburant et des matériels.

### ***5.2.3. Interruption de la procédure interne service des essences des armées.***

L'AET peut à tout moment adapter la procédure interne du SEA, voire l'interrompre, en fonction des informations dispensées par les autorités de la formation aérienne concernée par l'évènement, notamment dans le cas où le carburant peut rapidement être mis hors de cause.

Toute décision est prise en concertation avec les autorités de la formation aérienne concernée.

## **5.3. Centre d'expertise pétrolière interarmées.**

L'urgence implique que le CEPIA puisse être sollicité directement, sans délai, par l'établissement ou le détachement concerné.

L'analyse des échantillons transmis dans le cadre décrit par cette circulaire est prioritaire sur toute autre analyse.

En cas de besoin, le CEPIA peut demander des prélèvements ou informations complémentaires directement à l'établissement ou au détachement SEA.

#### 5.4. Direction centrale du service des essences des armées.

La sous-direction « opérations » de la DCSEA est informée de la survenue de l'événement à travers le compte rendu immédiat adressé par l'établissement ou le détachement au bureau « exploitation pétrolière » de la DCSEA, sous couvert de l'AET.

En fonction des résultats des analyses du CEPIA, la DCSEA partagera le retour d'expérience, rédigera, le cas échéant, des instructions sur les conditions d'utilisation du carburant (précautions d'emploi particulières, déclassement, destruction, etc.) et des évolutions sur les procédures et proposera des adaptations pour les matériels.

#### 5.5. Dispositions diverses.

La circulaire n° 3000/DEF/DCSEA/SDE1 du 14 mai 2007 relative à la conduite à tenir en cas d'événement aéronautique susceptible de mettre en cause les carburants et les matériels de mise bord du service des essences des armées sera abrogée.

La circulaire sera publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour la ministre des armées et par délégation :

*L'ingénieur général hors classe,  
directeur central du service des essences des armées,*

Jean-Luc VOLPI.

---

(1) Notamment les pollutions ou contaminations par micro-organismes du carburéacteur.

(2) Sous la désignation générale de « moyens mis en œuvre par le service des essences des armées » sont regroupés les réservoirs ou cuves d'exploitation d'infrastructure des dépôts « essences air », dépôts essences implantés sur les bases de l'aéronautique navale (DEAN), dépôts essences implantés dans les formations de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (DEALAT), ainsi que les hélistations mises en œuvre par le personnel du SEA.

Ils désignent également les moyens d'infrastructure des établissements situés hors métropole, les moyens de campagne ainsi que tout véhicule d'avitaillement ou équivalent mis en œuvre par le personnel du SEA.

(3) Bureau enquêtes accidents défense air (BEAD-air) pour les accidents et les incidents, survenus aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un Etat qui 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.

Bureau d'enquêtes et d'analyses de l'aviation civile (BEA) pour les accidents et les incidents, survenus aux autres types d'aéronefs.

(4) Base aérienne, base aéronavale, régiment, bataillon ou école de formation de l'aviation légère de l'armée de terre.

(5) L'autorité d'exploitation de tutelle (AET) peut être :

- le directeur de l'exploitation et de la logistique pétrolière interarmées (DELPIA) pour les dépôts métropolitains ;
- le chef du détachement du SEA (DSEA) de la zone concernée pour les dépôts d'outre-mer ;
- l'adjoint interarmées pour le soutien pétrolier (AISP) pour les OPEX, exercices et missions.

(6) On distingue trois cadres d'investigation : enquête préliminaire, enquête de flagrance (sous la direction du parquet) ou commission rogatoire (ce cadre d'enquête sous-tend qu'un juge d'instruction a été saisi par le procureur de la République via un réquisitoire introductif).

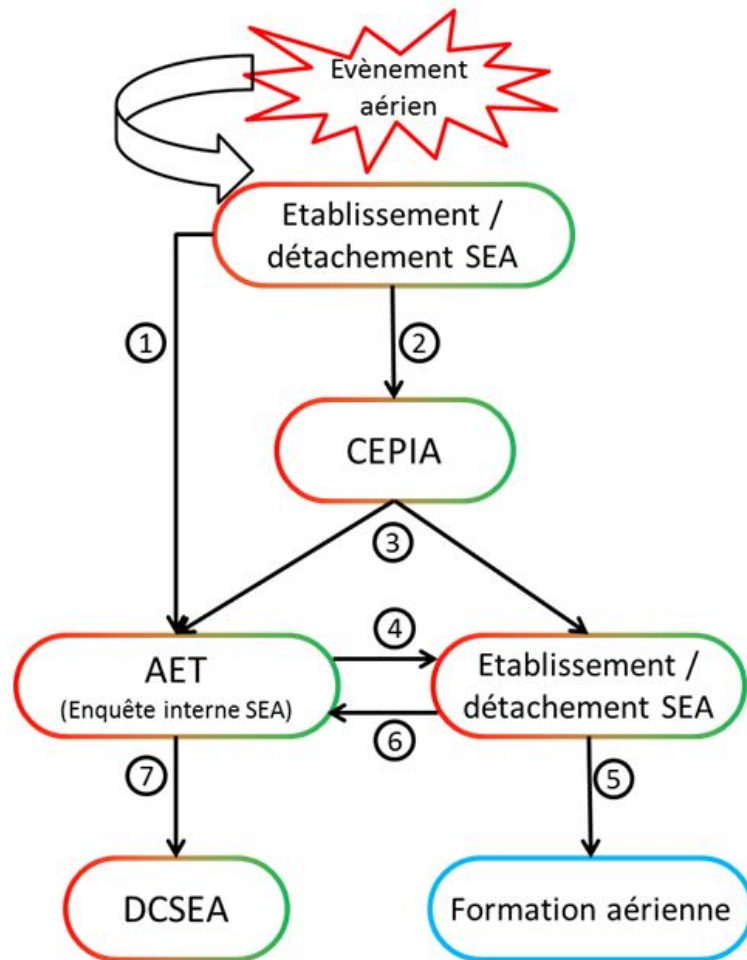
(7) Selon l'article 434-22 du code pénal, « le bris de scellés apposés par l'autorité publique est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30000 euros d'amende. La tentative de bris de scellés est punie des mêmes peines. Est puni des mêmes peines, tout détournement d'objet placé sous scellés ou sous-main de justice ».

(8) Il s'agit des officiers de liaison du SEA placés auprès de l'état-major de l'armée de l'air, du commandement des forces aériennes (CFA), de l'état-major de la marine, de l'état-major de l'armée de terre et du centre de planification du commandement des opérations spéciales.

(9) Formulaire FORM-MQPROD/CQ-02 de demande d'analyse disponible sur Intradef et Internet.

# ANNEXE I.

## SYNOPTIQUE DES RESPONSABILITÉS DES ÉCHELONS HIÉRARCHIQUES DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES EN CAS D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN SUSCEPTIBLE DE METTRE EN CAUSE LES CARBURANTS DÉLIVRÉS PAR LE SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.



1	- Adresse un compte rendu immédiat dès connaissance de la survenue de l'évènement.
2	- Identifie et isole les matériels pétroliers suspects ; - Prend les mesures prescrites en Annexe II ; - Effectue les prélèvements et les transfère au CEPIA.
3	- Réalise les analyses de carburant et transmet les résultats.
4	- Autorise la remise en service des matériels et la reprise des opérations d'avitaillement.
5	- Informe la formation des conclusions de l'analyse de carburant.
6	- Adresse un compte rendu complémentaire dans les 24 h suivant la connaissance des résultats d'analyses.
7	- Rend compte de l'évolution du traitement de l'évènement ; - Adresse les conclusions de l'enquête interne SEA.

ANNEXE II.  
**ACTIONS À MENER AU NIVEAU DE L'ÉTABLISSEMENT OU DU DÉTACHEMENT DU  
SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES À PARTIR DE LA CONNAISSANCE DE  
L'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.**

**1. COMPTE RENDU IMMÉDIAT.**

Rendre compte à l'autorité hiérarchique immédiatement supérieure :

- métropole : DELPIA ;
- outre-mer : DSEA ;
- opération extérieure, exercice, mission : AISP ;

de l'occurrence de l'événement, des mesures conservatoires prises au niveau de l'établissement/du détachement et des difficultés éventuelles, notamment pour poursuivre la mission d'avitaillement (format type annexe III. et IV.).

Le compte rendu immédiat est systématiquement adressé à l'officier de liaison du SEA auprès de l'armée d'appartenance de l'aéronef (OLSEA EMAA et OLSEA CFA pour l'armée de l'air, OLSEA EMM, OLSEA EMAT et OLSEA CPCOS) et ce en toutes circonstances (métropole, outre-mer, OPEX).

**2. PRÉVENTION D'AUTRES ÉVÉNEMENTS.**

Collationner l'ensemble des informations permettant d'identifier les matériels (dont les aéronefs) pouvant être mis en cause en utilisant la fiche d'événement aérien donnée en annexe IV.

Transmettre aux formations aériennes concernées la liste des immatriculations des aéronefs avitaillés par le véhicule ou dispositif d'avitaillement suspect.

**3. MESURES CONSERVATOIRES.**

Suspendre les avitaillements à partir des véhicules ayant perçu leur carburant dans la capacité suspecte.

Isoler les matériels :

- le véhicule ou dispositif d'avitaillement ayant fait le plein de l'aéronef concerné ;
- la pomperie et la cuve, citerne ou réservoir dans lesquelles a été perçu le carburant.

Si des scellés n'ont pas été posés, prendre les mesures afin d'interdire toute manipulation du véhicule ou dispositif avitailleur, du réservoir et de la pomperie.

Dans la mesure où elles sont représentatives du produit suspect et après avoir obtenu l'accord des responsables de l'enquête, effectuer des prises d'échantillons <sup>(1)</sup>, qui doivent être scellés et identifiés précisément, sur chacun des postes suivants :

- au véhicule d'avitaillement : deux échantillons dans la capacité et deux en sortie (sur la ligne (accrocheur ou pistolet) qui a servi à faire l'avitaillement). Dans le cas d'un système type « hydrant », deux échantillons en sortie ;
- deux dans le réservoir (échantillonnage au niveau bas de la capacité) ;
- deux à la pomperie (après filtre séparateur).

Demander aux responsables de l'enquête s'il est opportun d'effectuer des prélèvements dans les réservoirs de l'aéronef (si cela est techniquement possible). En cas d'accord, faire procéder à un double échantillonnage.

Il est à noter qu'en cas d'enquête judiciaire, un personnel du SEA peut procéder à des prélèvements <sup>(2)</sup> sur les matériels mis en cause à des fins d'enquête interne, sous réserve de l'autorisation soit de l'OPJ, soit du magistrat.

En cas de mise sous scellés des matériels et des installations par l'unité chargée de l'enquête judiciaire <sup>(3)</sup>, le chef de l'établissement/du détachement doit s'adresser à l'OPJ, qui demandera l'autorisation de briser les scellés à l'autorité judiciaire.

Envoyer sans délai au CEPIA pour analyse (type P, en précisant le contexte), les échantillons prélevés, parfaitement identifiés.

Conserver les échantillons témoins <sup>(4)</sup> au niveau de l'établissement/du détachement dans un local fermé à clé.

---

(1) Un échantillon correspond à 3 litres de produit, conditionné en emballages réutilisables VA3, code SEA XE-9992, agréé ONU pour le transport des matières dangereuses. L'utilisation de tout autre emballage est à proscrire. Deux échantillons prélevés correspondent donc à 6 litres de produits.

(2) L'OPJ peut requérir l'assistance et les moyens du SEA, notamment la fourniture d'emballages afin de procéder aux prélèvements.

(3) En opération extérieure, la prévôté.

(4) Tout ou partie des échantillons témoins peuvent être saisis par l'OPJ dans la cadre d'une enquête judiciaire. En revanche, dans le cas d'enquêtes techniques ou d'enquêtes internes, la remise des échantillons témoins aux enquêteurs ne pourra se faire qu'avec l'accord de l'AET.

**ANNEXE III.**  
**COMPTE-RENDU IMMÉDIAT TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.**

**COMPTE RENDU IMMÉDIAT TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN**  
(joindre la fiche d'événement aérien renseignée)

1. **ÉVÉNEMENT SURVENU.** (date, heure, lieu, type d'aéronef, éventuellement immatriculation, unité d'appartenance de l'aéronef, ...)

2. **ÉQUIPAGE.** (exemple : pilote a pu s'éjecter, équipage indemne, ...)

3. **MESURES IMMÉDIATES PRISES PAR L'ÉTABLISSEMENT OU LE DÉTACHEMENT.**  
(exemple : arrêt des avitaillements, isolement véhicule(s), prises d'échantillons, ...)

4. **INFORMATIONS RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE OU JUDICIAIRE.**  
(exemple : l'Enquêteur de Première Information (EPI) a procédé à un prélèvement dans le véhicule avitailleur et dans le bac n°...., la brigade de Gendarmerie de l'Air a saisi les documents suivants : ....., a mis sous scellés la capacité n°... et le véhicule immatriculé n°.....)

5. **APTITUDE DE L'ÉTABLISSEMENT OU DU DÉTACHEMENT À POURSUIVRE LA MISSION D'AVITAILLEMENT.**

6. **OBSERVATIONS ÉVENTUELLES.**



ANNEXE IV.  
**FICHE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.**

## FICHE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN

Date et heure de l'événement :	
N° et type de l'aéronef concerné :	

AVITAILLEMENT	
Date et heure de l'avitaillement :	
Volume livré (l) :	
N° d'immatriculation du matériel d'avitaillement :	
Nom de l'opérateur SEA :	
Pression différentielle de la batterie de filtres utilisés (information relevée lors de la préparation journalière du matériel) (bar) :	
Date et résultats du dernier test millipore :	
N° et type des autres aéronefs avitaillés par le même matériel :	

PRODUIT LIVRÉ		
Nature :		
N° de capacité d'origine :		
Référence(s) du(des) rapport(s) d'analyse (n° et date) (copie document(s)) :		
N° et date du dernier certificat de livraison :		
Contrôle du chargement : (copie du document <sup>(1)</sup> de l'analyse de type C)	Couleur	
	Présence de sédiments	
	Test d'Appréciation du Trouble (TAT)	
	Masse volumique à l'ambiante (kg/m <sup>3</sup> )	
	Température ambiante (°C)	
	Teneur en eau (ppm)	
	Conductivité (pS/m)	
	Teneur en anti-glace (% v)	

REMARQUES

Fait à :  
Le :

Cachet et signature du responsable

---

(1) Registre des contrôles journaliers du véhicule avitailleur, cahier de consignation des résultats d'analyse de type C, bons modèle 68, etc.

**ANNEXE V.**  
**COMPTE-RENDU COMPLÉMENTAIRE TYPE D'ÉVÉNEMENT AÉRIEN.**

## **Compte-rendu complémentaire type d'événement aérien.**

**Rappeler les références du compte rendu immédiat**

### **1. RÉSULTATS DES ANALYSES.**

### **2. CONSÉQUENCES OPÉRATIONNELLES.**

(exemple : interruption des avitaillements jusque...)

### **3. CONSÉQUENCES TECHNIQUES.**

- pour la formation (si elles sont connues) (exemple : vidange des réservoirs de X aéronefs, retour unité de maintenance de l'aéronef X, ...) ;
- pour l'établissement ou le détachement (exemple : changement des batteries de filtres des avitailleurs n°..., traitement au S-1751 des capacités n°..., reprise de X litres de carburéacteur dans les réservoirs de l'aéronefs, ...).

### **4. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE OU JUDICIAIRE.**

(exemple : les enquêteurs du BEAD ont procédé au prélèvement d'échantillons d'huile moteur, de fluide hydraulique, de graisse, ... détenus par l'unité X, les gendarmes ont procédé aux auditions des personnes suivantes : ... )

### **5. DIVERS, REMARQUES COMPLÉMENTAIRES.**