

ORGANISATION DE L'ENQUETE TECHNIQUE

L'Airbus A 330-203, immatriculé F-GZCP, exploité par Air France, vol AF 447, a disparu dans la nuit du 31 mai au 1^{er} juin 2009. L'avion avait à son bord 216 passagers et 12 membres d'équipage et assurait la liaison Rio-de-Janeiro (Brésil) – Paris-Charles de Gaulle (France).

Dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), tous les pays ont adopté des dispositions communes sur l'organisation des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation. Ces dispositions sont regroupées dans l'Annexe 13 à la Convention de Chicago, intitulée « Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ». C'est dans ce cadre que, « lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque », l'Etat d'immatriculation a l'obligation d'ouvrir une enquête technique. La disparition de l'avion dans les eaux internationales étant confirmée et conformément au Code de l'Aviation Civile (Livre VII), le BEA a ouvert une enquête technique et une équipe a été constituée pour la conduire.

En application des dispositions de l'Annexe 13, des représentants accrédités brésilien, américain, britannique et allemand ont été associés à l'enquête au titre du pays constructeur des moteurs (NTSB) ou parce qu'ils apportaient des informations essentielles pour l'enquête (CENIPA, AAIB et BFU). Les représentants accrédités participent aux activités d'enquête ainsi qu'aux réunions sur l'avancement de l'enquête. Le projet de rapport final leur est soumis pour observations.

Les pays suivants ont désigné des observateurs, certains de leurs ressortissants étant au nombre des disparus : l'Afrique du Sud, la Chine, la Corée, la Croatie, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, le Liban, le Maroc, la Norvège, la Russie, la Suisse.

Une grande enquête technique, fondée sur un travail minutieux et complexe, demande du temps. Par exemple, l'enquête relative à l'accident survenu le 17 juillet 1996 à un Boeing 747 au départ de New-York a demandé quatre ans de travail, le rapport final ayant été publié fin 2004, celle relative à l'accident du Concorde survenu le 25 juillet 2000, un an et demi.

A l'issue de l'enquête, le BEA rendra public un rapport sur les circonstances et les causes qui auront pu être déterminées par les enquêteurs. Un ou plusieurs rapports d'étape pourront également être publiés.

2 juillet 2009