

## Cadre juridique des enquêtes du BEA

Les enquêtes du BEA, dénommées enquêtes techniques, sont des enquêtes administratives que la loi a dotées d'un statut juridique et dont l'objectif est de déterminer les causes et les circonstances des accidents aériens en vue de permettre l'établissement de recommandations de sécurité afin que ceux-ci ne se reproduisent plus.

### 1. Principes et règles internationaux

Le BEA réalise ses enquêtes conformément aux principes et règles fixés par l'Annexe 13 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale. Ce texte, établi depuis 1951 et régulièrement amendé par l'OACI pour s'adapter aux évolutions de l'aviation civile, fixe les objectifs des enquêtes techniques, les conditions de leur indépendance ainsi que les principes communs de leur réalisation. Il établit clairement la distinction entre les objectifs et les méthodes des enquêtes techniques et celles des enquêtes judiciaires et écarte résolument l'enquête technique de toute recherche de faute ou de responsabilité personnelle ou collective.

L'ensemble des principes et règles de l'Annexe 13 a été pris en compte et intégré par le Conseil de la Communauté européenne dans sa directive 94/56 CE du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes techniques dans les Etats de l'Union. Ceux-ci, dont la France par la loi du 29 mars 1999, ont transposé dans leur système juridique les exigences de cette directive, donnant par voie de conséquence, une valeur normative à ces règles et principes qui s'imposent ainsi aux autorités publiques et aux acteurs du monde aéronautique.

Ces principes seront repris dans le projet de règlement européen sur les enquêtes accidents actuellement en discussion.

A l'occasion de son audit de 2008, l'OACI a constaté la conformité de l'organisation du BEA et de ses pratiques d'enquête aux principes et règles fixés par l'Annexe 13 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

### 2. Indépendance et impartialité des enquêtes techniques

En confiant au BEA la responsabilité de la conduite des enquêtes techniques, la loi du 29 mars 1999 a garanti son indépendance. Elle dispose que le BEA ne reçoit ni ne sollicite d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui est confiée.

A cette fin, le directeur du BEA est responsable de l'organisation et des méthodes d'enquête dans le respect des principes et règles établis par l'OACI.

La loi confère également au directeur du BEA un pouvoir de communication sur les résultats ou le déroulement des enquêtes techniques.

Elle sanctionne toute entrave au déroulement des enquêtes techniques et, partant, à l'exercice des prérogatives des enquêteurs du BEA.

### 3. Collaboration internationale

La loi de 1999 précise l'étendue du champ d'intervention du BEA dans le monde. Son décret d'application de 2001 ouvre l'enquête sous certaines conditions à la participation des représentants des Etats étrangers concernés.

3.1 Le BEA conduit les enquêtes techniques sur tout accident ou incident grave survenu sur le territoire national. Lorsqu'un accident intervient en dehors d'un espace de souveraineté (eaux internationales, zones polaires), le BEA conduit l'enquête si l'aéronef accidenté est immatriculé en France ou est exploité par une personne ayant son siège ou son principal établissement en France.

Lorsque l'accident survient sur un territoire étranger, le BEA participe à l'enquête principalement si l'aéronef est immatriculé en France, est exploité par une personne de nationalité française ou est reconnu de conception ou de construction françaises. Cette participation à l'enquête porte sur la reconnaissance objective des faits et circonstances, l'identification des indices, l'analyse des phénomènes et la détermination des causes de l'accident, mais laisse à l'autorité chargée de l'enquête le pouvoir de communication.

3.2 Les représentants des Etats étrangers sont appelés à participer à l'enquête technique française. Cette participation s'effectue dans le cadre des règles internationales et sous le contrôle du BEA.

### 4. Organisation de l'enquête technique sur l'accident survenu à l'Airbus A330 du vol AF 447 le 1<sup>er</sup> juin 2009

Conformément aux dispositions de l'Annexe 13 à la convention de Chicago, l'Etat d'immatriculation a obligation d'ouvrir une enquête technique « 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 » (§ 5.3).

Le BEA a donc ouvert une enquête le 1<sup>er</sup> juin 2009 et une équipe a été constituée pour la conduire.

Des représentants accrédités allemand (BFU), américain (NTSB), brésilien (CENIPA) et britannique (AAIB) ont été associés à l'enquête.

Par ailleurs, douze Etats 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 et la Suisse.

L'enquêteur désigné a constitué des groupes de travail pour déterminer et recueillir les renseignements nécessaires à l'enquête dans les domaines suivants :

- Recherches en mer,
- Maintenance,
- Opérations,
- Systèmes et équipements.

Le groupe de travail chargé des opérations des recherches en mer, qui vise à localiser l'épave et à récupérer les enregistreurs de vol, est constitué notamment des bureaux d'enquête allemand, américain, brésilien, britannique, russe, ainsi que du Secrétariat Général de la Mer, et bénéficie de la participation d'experts d'Airbus et d'Air France.

L'activité des autres groupes de travail, en association étroite avec les organismes d'enquête étrangers et les entreprises concernées, Air France et Airbus, a simultanément porté sur :

- les éléments récupérés de l'épave ;
- la situation météorologique ;
- les messages de maintenance transmis par ACARS ;
- la certification et le suivi de navigabilité des sondes Pitot ;
- les événements où des incohérences de vitesse ont été rencontrées en croisière.

A ce jour, deux rapports d'étape ont été publiés les 2 juillet et 17 décembre 2009.