

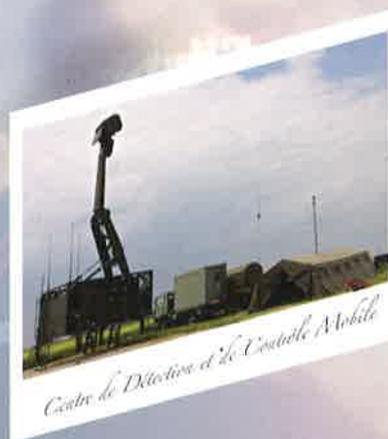
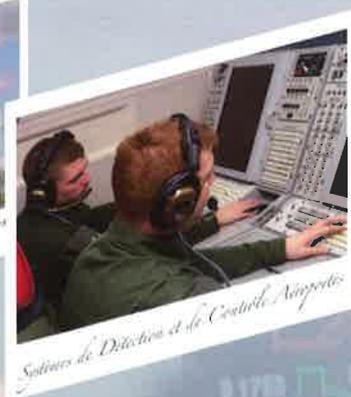
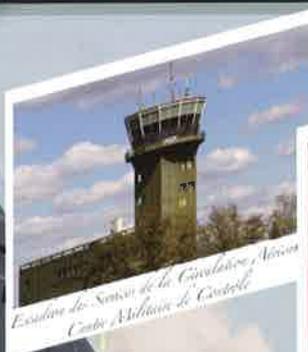
- Cap 232
- Alphajet
- Mirage F1 CT
- Planeur

Une histoire de contrôleur

Le **B**ulletin

n°226 - 2011/01 - Bulletin de sécurité aérienne

www.bmr.air.defense.gouv.fr/sv n°226 - 2011/01



Contrôle aérien

// Le ciel à la loupe

Responsabilité juridique

et contrôle aérien

La médiatisation des accidents aériens et de leurs suites judiciaires a suscité une prise de conscience pour les contrôleurs : leur responsabilité peut être recherchée.

Maître Eric Appfel
Avocat à la Cour de Paris



Plus que la mise en cause de la responsabilité civile qui tend à obtenir la réparation d'un dommage par l'octroi de dommages et intérêts, mais dont l'action sera dans une telle hypothèse en principe dirigée contre l'administration dont relève le contrôleur, l'hypothèse la plus préoccupante est celle où il a à répondre personnellement de ses agissements, c'est à dire lorsque sa responsabilité pénale est recherchée. Monde inconnu que celui de la justice entraînant angoisse d'avoir à se justifier, qui plus est devant une personne, le juge, dont on doute qu'il puisse appréhender un métier aussi technique que celui de contrôleur.

A partir de quels éléments la responsabilité pénale peut-elle être engagée? Répondre à cette interrogation implique d'abord de comprendre le mécanisme de la responsabilité.

Un accident s'est produit ayant entraîné blessures ou décès d'une ou de personnes.

Une faute a-t-elle été commise? Est-ce qu'elle répond aux exigences légales? Est-elle la cause de la situation dommageable.

Nous excluons de cette analyse le cas de la faute intentionnelle.

L'hypothèse qui nous intéresse est celle de la faute non intentionnelle dont les

conditions sont définies à l'article 121-3 du Code Pénal.

Du lien de causalité entre les griefs reprochés au contrôleur et le dommage, dépendra le degré de la gravité de la faute qui devra être établi pour retenir la qualification de l'existence d'une faute pénale.

Si le contrôleur mis en cause est considéré comme auteur direct de l'accident, une simple faute suffit à engager sa responsabilité.

En revanche, dans l'hypothèse où les griefs retenus seraient une cause indirecte de l'accident, les conditions pour caractériser une faute à l'encontre

du contrôleur sont plus exigeantes. Il faudra faire à son encontre la démonstration soit d'une violation de façon manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit d'une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

Reste que l'article 121-3 du Code Pénal ne donne pas de définition du caractère direct ou indirect du lien de

causalité. Il est néanmoins admis que le lien de causalité est considéré comme direct lorsque les griefs reprochés constituent la cause unique, exclusive, ou déterminante de l'accident. Est donc indirect celui qui ne répond pas à ces critères.

Ainsi, dans l'affaire de la collision au sol, survenue sur l'aéroport de ROISSY CDG entre un MD 83 et un Short 330 le 25 mai 2000, ont été reconnus

comme étant les auteurs directs des dommages provoqués par cette collision les contrôleurs LOC et SOL mis en cause au motif qu'ils n'avaient pas simplement créé la situation qui a permis le dommage mais avaient conjointement déterminé la trajectoire de chacun des appareils dont le conflit a eu pour conséquence directe la survenance de l'accident¹. Dans l'affaire du crash du Mont Sainte Odile, en revanche, les griefs

allégués à l'encontre du contrôleur ont été considérés comme devant être appréciés dans le cadre d'un lien de causalité indirecte, la cause directe du crash étant une sortie verticale et non latérale du volume de protection laquelle résultait du non respect du plan de descente fixé par le volet procédure.

La faute simple est donc bien entendu la plus facile à établir : cela pourra être une clairance ambiguë ayant donné lieu à mauvaise interprétation. Celle résultant de la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement est la plus cartésienne. Il suffit de se référer à la réglementation tel que le RCA pour relever l'existence ou non d'une telle violation.

¹: Arrêt de la Cour de Cassation. Chbre Cim. du 16 octobre 2007

**A PARTIR
DE QUELS
ÉLÉMENTS LA
RESPONSABILITÉ
PÉNALE PEUT
ELLE ÊTRE
ENGAGÉE?**

Plus délicat est le cas de la faute caractérisée.

C'est une faute dont «*les éléments sont bien marqués, et d'une certaine gravité; l'imprudence ou la négligence doit présenter une particulière évidence.*»²

Elle peut relever d'un acte unique, ou d'une accumulation de fautes mêmes simples.

Ainsi, dans l'affaire du crash du Mont Sainte Odile, ce qui était reproché au contrôleur mis en cause n'était pas un seul grief, mais une accumulation de griefs, 7 au total dont la démonstration avait été faite qu'aucun n'était fondé tant au regard de la réglementation qu'au regard des diligences normales accomplies par un contrôleur.

L'appréciation d'une telle faute nécessite de plus de connaître l'environnement du contrôleur, ce qu'ignore le juge. De fait, il aura recours à des experts pour recueillir leur avis, et aux rapports techniques (BEA ou BEAD). Il est donc dans l'intérêt des contrôleurs que certains soient nommés experts auprès des tribunaux.

Prenons l'exemple de la phraséologie. Nécessitant d'être concise, elle pourrait se retourner contre le contrôleur du fait justement de l'absence de plus amples développements dans les échanges, surtout pour un juriste où développer ses arguments est la règle. Il est donc nécessaire qu'un expert, contrôleur, donne son appréciation.

Est-ce à dire que l'éventualité d'une mise en cause d'une responsabilité doit modifier la façon d'appréhender le contrôle, alors même que les impératifs d'accélération du trafic sont de plus en plus présents ?

Non, en ce que cela risquerait de devenir un frein à toute progression du métier.

Oui, si elle permet d'en tirer les enseignements pour une amélioration de l'environnement professionnel, tant sur le plan technique qu'humain. ■

2: TGI La Rochelle 7 septembre 2000

La CMSA

La CMSA remplace désormais la Commission interministérielle DNA /DIRCAM. Elle élabore et adresse des recommandations propres à éviter le renouvellement des événements ATM mixtes (CAG/CAM) et à renforcer la sécurité de la gestion du trafic aérien.

**Extrait du bulletin de Sécurité de la Circulation Aérienne, de la DSNA
Réédité avec l'autorisation de la Direction des Opérations.**

Qu'est-ce qu'un événement ATM mixte?

La définition figurant dans l'arrêté de création de la CMSA du 25 janvier 2005 (Art. 2) est la suivante:

Un «événement ATM» mixte est un événement ATM impliquant à la fois:
- un organisme du contrôle de la circulation aérienne civile et/ou un aéronef évoluant selon les règles de la CAG, et,
- un organisme du contrôle de la circulation aérienne de la défense et/ou un aéronef évoluant selon les règles de la CAM.

Les origines de la CMSA

Pour transposer l'exigence réglementaire de sécurité ESARR2 d'Eurocontrol, le directeur de la navigation aérienne et le directeur de la circulation aérienne militaire ont co-signé l'arrêté du 26 mars 2004 relatif à la notification et à

l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

Pour mettre en oeuvre cet arrêté au titre des événements mixtes, le Directoire de l'espace aérien a créé une commission du ministère de la défense et du ministère chargé de l'aviation civile dite «commission mixte de sécurité de la gestion du trafic aérien» (CMSA) par arrêté du 25 janvier 2005.

Composition et fonctionnement de la CMSA

À la différence de l'ancienne commission DNA/DIRCAM, la CMSA s'attache des expertises bord (pilotes) et technique (électroniciens). Outre les deux coprésidents:

- 1 co-président civil DSNA
 - 1 co-président Défense,
- la CMSA comprend 12 experts:
- 5 contrôleurs aériens (3 civils et 2 Défense),
 - 3 pilotes (2 Défense et 1 civil pilote de ligne),
 - 2 experts réglementation (1 civil et 1 Défense),

