



FATCOA
French Air Traffic Controllers' Association

Maître Eric APPFEL

l'avocat du Mont Sainte-Odile

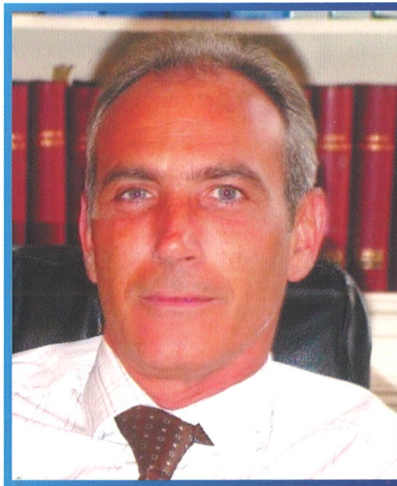
Suite aux récents événements qui ont touché notre profession dans le domaine juridique, la FATCOA continue de s'interroger sur la défense des contrôleurs aériens en cas d'implication dans un accident. En effet, comme toute profession hautement technique, la maille du contrôle aérien n'est pas aisée à démêler lorsqu'il s'agit de définir les responsabilités de tous les acteurs de la chaîne sécuritaire. Manque d'experts compétents, manque de jurisprudence, manque de transparence, le contrôle aérien a bien du mal à se mettre en valeur lorsqu'il est pointé du doigt par l'accusation. Entrevue avec Maître Eric APPFEL, avocat au barreau de Paris et défenseur de notre collègue et ami Eric, ICNA, dans l'affaire du Mont Sainte Odile.

FATCOA : Maître APPFEL, vous avez défendu le contrôleur aérien dans le cadre du procès de l'accident du Mont Sainte Odile, aviez-vous déjà eu l'occasion de toucher de si près au monde aéronautique et plus précisément au contrôle aérien ?

MAÎTRE APPFEL : Le monde aéronautique m'a toujours attiré. Dès le début de ma carrière, j'ai été amené à traiter de litiges relatifs aux nuisances sonores de vols d'avions. Néanmoins, les aspects techniques du contrôle aérien m'étaient jusqu'alors inconnus. J'ai donc dû me familiariser avec cette spécificité du monde aéronautique.

FATCOA : Comment avez-vous abordé cette profession assez méconnue et exercée à l'abri des regards ?

M.A : Je n'avais aucun a priori. Ce que j'en connaissais était ce qu'en relatait la presse. C'est donc avec curiosité et intérêt que j'ai abordé cette profession. J'ai découvert une profession soudée, mais réservée. Des professionnels prêts à soutenir un de leur collègue tout en restant discrets et peu expansifs. J'ai par la suite analysé cette attitude comme une sorte de déformation professionnelle. Parler peu mais dire l'essentiel en quelques mots. Les remerciements que j'ai reçus des membres de la profession m'ont donc particulièrement touché.



Maître Eric APPFEL, avocat au barreau de Paris :
« j'ai découvert une profession soudée, mais réservée »

FATCOA : Estimez-vous que la visite d'un centre de contrôle est un pré-requis indispensable à l'appréciation de la technicité de ce métier ?

Indéniablement. Dès la prise en charge de ce dossier, j'ai d'ailleurs souhaité me rendre à la tour de contrôle de Strasbourg afin de « m'imprégner » de ce métier. Cette visite m'a permis de visualiser l'environnement dans une tour de contrôle, percevoir le climat qui y règne et surtout de matérialiser les différents aspects techniques du métier. J'ai par la suite eu l'opportunité de visiter d'autres salles de contrôle, notamment celle du CNRA Sud Est dans le cadre du colloque organisé par la FATCOA. Ainsi, après le contrôle d'approche, j'ai pu découvrir le contrôle en route.

FATCOA : Outre la phraséologie réglementaire, avez-vous rencontré des difficultés avec la terminologie propre au contrôle aérien et à ses méthodes de travail ?

Certes, phraséologie et terminologie propres au contrôle aérien ont nécessité un apprentissage : elles sont brèves, réduites au strict minimum. Dans notre profession d'avocat, nous devons développer nos arguments. La rencontre des deux professions a été un « choc de culture ». J'ai donc dû prendre la mesure

de « l'esprit contrôleur » et comprendre sa façon de raisonner, et ce afin de pouvoir convertir les informations en arguments juridiques pouvant servir la défense des intérêts de mon client.

FATCOA : *Le travail en équipe dans une chaîne d'acteurs multiples où chaque maillon a son rôle présente bien des avantages en opérationnel mais n'oppose-t-il pas des difficultés quand il s'agit de démêler les responsabilités ?*

M.A : C'est tout le problème des intervenants multiples lors de la réalisation d'une opération ou d'un événement. Comprendre l'intérêt et la finalité de chaque intervention. Déterminer le rôle de chaque intervenant dans l'événement et donc ses limites d'intervention.

FATCOA : *Dans le contrôle aérien comme dans bien d'autres domaines, l'interface Homme-Machine est un item majeur et les agents sont assistés par des systèmes anonymes à qui ils doivent faire une confiance presque aveugle parfois. Quel regard avez-vous porté sur cette coopération ?*

M.A : De nos jours, qui n'utilise pas une machine, informatique essentiellement, afin d'exercer son métier. Le problème réside plus dans la connaissance des limites de sa machine. Ainsi, en matière de contrôle aérien, la précision de la restitution de la position réelle d'un avion dans l'espace a ses limites. Plus la marge d'espacement est grande, plus elle sera sécurisante, mais moindre sera le nombre de vols contrôlés. Exigence de sécurité ; exigence du trafic. Tout l'art est donc d'agir en fonction des limites du système, au plus près de celles-ci sans les dépasser. C'est ce qu'on appelle familièrement « le métier ». Ce qui peut être considéré comme un acte d'expérience pour l'un pourra paraître comme téméraire pour l'autre, et donc source de responsabilité. Je pense ici principalement aux stagiaires car j'ai pu constater que le sujet les préoccupe. L'expérience s'acquiert.

FATCOA : *Ce procès a probablement fait de vous un*

avocat devenu spécialisé en matière de contrôle aérien. Mais lorsqu'une profession aussi particulière est approchée par la justice, le juge peut avoir recours à un expert judiciaire. Comment l'avocat fait-il pour s'immerger dans un milieu inconnu et en apprendre les subtilités ? Comment faire front face à l'accusation et ne pas être déstabilisé ?

M.A : On ne peut défendre comme d'ailleurs juger sans connaître. Il était indispensable de comprendre le fonctionnement de ce métier. J'ai pu bénéficier de l'assistance de contrôleurs afin de m'expliquer l'objet, la finalité du contrôle aérien, et les moyens mis à sa disposition à ces fins. Dire que cela a été facile serait mentir. Lors de réunions, certaines de mes questions sur des aspects du contrôle, paraissaient à leurs yeux relever de l'évidence. Il ne faut cependant pas perdre

Crash du Concorde : procès en 2009

8 ans après l'accident du Concorde en juillet 2000 qui avait coûté la vie à 113 personnes, le procès de cette catastrophe rarissime devrait s'ouvrir courant 2009, devant le tribunal de Pontoise. L'instruction est aujourd'hui terminée et l'ordonnance de renvoi vise 5 personnes et une compagnie aérienne qui seront jugées en correctionnelle pour homicides involontaires. Parmi elles, Claude FRANTZEN, ancien haut responsable de la DGAC, déjà mis en cause mais relaxé dans l'affaire du mont Saint Odile.

Même si le contrôle aérien n'est pas particulièrement visé par ce procès, la FATCOA reste sensible à la présence d'un fonctionnaire de la DGAC parmi les prévenus et suivra de près les audiences de ce procès qui devrait durer 2 ou 3 mois.

de vue que cette « immersion » avait pour finalité de défendre les intérêts du contrôleur mis en cause. Cela impliquait donc également d'expliquer les raisons pour lesquelles ce qui pouvait relever de l'évidence pour les contrôleurs, m'amenaient à m'interroger sur le plan juridique. Plus vous anticipez les questions qui seront posées lors du procès, moins vous serez déstabilisés. En définitive, comme dans tout travail d'équipe, l'important est la communication pour dégager une compréhension mutuelle sur ce que chacun attend de l'autre.

FATCOA : *Malgré la faible occurrence des accidents aériens (que l'on ne peut regretter, bien évidemment !), que pensez-vous de l'utilité de créer un pool juridique, composé notamment de magistrats instructeurs spécialisés dans ce domaine, un peu à l'image de ce qui se fait en matière de terrorisme ou de finances ?*

M.A : Le constat préalable à votre question y répond. La formation de magistrats spécialisés n'a de raison d'être que si la matière venait à se développer, ce qu'on ne peut souhaiter. Plus que des magistrats, ce sont des experts spécialisés dans ce domaine qui me semblent utiles. Les experts en aéronautique ne sont pas forcément des experts en contrôle aérien.

FATCOA : Les situations et configurations évolutives et toujours différentes que nous avons à gérer chaque jour sont difficiles à codifier et à enfermer dans un cadre réglementaire au sens strict. Plus concrètement, aujourd'hui que vous avez confronté l'exercice d'une séance de contrôle dynamique à la rigidité des textes qui l'encadrent, quels conseils donneriez-vous aux contrôleurs aériens français en matière de responsabilité pénale dans l'exercice de leurs fonctions ?

M.A : D'abord, il faut comprendre que la justice, comme vous l'évoquez pour le métier de contrôleur, n'est pas une machine rigide. Chaque situation donne lieu à une appréciation au regard des textes, et à sa solution.

Ensuite, exercer des fonctions avec un spectre omniprésent que chacun de vos faits et gestes pourrait avoir pour conséquence d'engager votre responsabilité pénale ne paraît pas la façon idéale d'exercer son métier car risque de bloquer toute initiative, notamment celles non prévues par des textes.

Je mettrai de côté la faute d'inattention et la violation manifeste d'une règle de la circulation aérienne, qu'elle soit édictée par un texte ou par les règles de l'art.

Pour répondre à votre question, il faut avoir à l'esprit qu'une faute disciplinaire n'entraîne pas forcément une faute pénale, et inversement, la faute pénale ne

nécessite pas l'établissement préalable d'une faute disciplinaire. J'insiste sur ce « inversement » car ce point est souvent mal, voire totalement incompris.

Plus précisément, il me paraît important de connaître ses limites. Gérer plus d'avions qu'on a la capacité de le faire, soit en raison d'un manque d'expérience, soit de son état physique du jour, me paraît, comme je l'ai indiqué précédemment, être terrain fertile à rechercher une responsabilité pénale.

Tout est donc question de circonstances.

Responsabilité pénale à la DGAC

SDJ (la Sous Direction des Affaires Juridiques de la DGAC) propose régulièrement des formations dans les centres de contrôle, notamment celle intitulée « responsabilité pénale des agents publics de l'Etat ». Cette intervention, même si elle n'est pas particulièrement ciblée sur le contrôle aérien, fait la lumière sur les idées reçues et rappelle à chaque agent le cadre réglementaire de sa fonction, ses droits et ses devoirs. Elle explique également le rôle des institutions judiciaires et leur mécanisme de fonctionnement en fonction des faits et de la nature des situations. Véritablement mine d'or pour les professionnels que nous sommes appelés à prendre régulièrement des décisions relatives à la sécurité des personnes et des biens, la FATCOA la recommande à chaque ICNA.

Renseignez vous dans votre centre !

La DO à l'heure du juridique

Nouveauté sur l'intranet de la DO, la rubrique « informations juridiques ». On y retrouve notamment les supports pédagogiques du stage « responsabilité pénale » (voir encadré) et le compte rendu du colloque « Accidents aériens l'expertise judiciaire, réalités et interrogations » organisé par l'illustre Académie de l'Air et de l'Espace en juin 2007.

Pour en savoir plus :

Contact SDJ : http://annuaire.service-public.fr/services_nationaux/service-national_168936.html

Les missions de SDJ : <http://www2.equipement.gouv.fr/bulletinofficiel/fiches/BO20031/A0010032.htm>

Bien vu !

L'Académie de l'Air et de l'espace organisait le 21 octobre un forum sur le thème « La vision : une vue de l'esprit » au siège de la DGAC à Paris. Ou comment comprendre comment le cerveau interprète l'information reçue par les yeux, notamment pour les spationautes, pilotes et contrôleurs aériens.

Au programme : importance de la vue dans nos métiers techniques, l'évolution avec l'âge, la vision des couleurs, la politique des dérogations aux normes...

Renseignements : <http://www.anae.fr/new/fr/manif/detail.php?varIDevent=128>