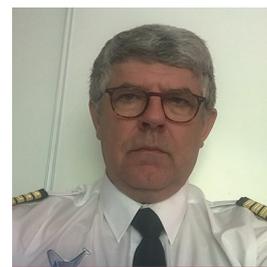


La responsabilité aéronautique

Le travail de l'expert pour déterminer la responsabilité aéronautique et répondre aux questions du magistrat est souvent complexe. La réglementation aéronautique se superpose en différentes strates, avec pour fondement réglementaire l'organisation de l'aviation civile internationale chargée d'œuvrer avec les 193 États qui ont signé sa convention. Dans son rapport, l'expert devra non seulement différencier les règles fédérales américaines des règlements d'exécution de l'Union européenne, mais aussi vérifier la conformité de l'application de bonnes pratiques.



Philippe Julienne
Expert judiciaire
en aéronautique et
espace près la cour
d'appel d'Amiens
Secrétaire général
et trésorier de la
Compagnie nationale
des experts judiciaires
en aéronautique et
espace (CNEJAE)

La responsabilité, ou tout au moins sa recherche, découle d'évidences cachées mises en lumière lors d'une expertise. Il n'appartient pas à l'expert de déterminer les « responsabilités » au sens napoléonien du terme, mais au sens aéronautique.

Alors, comment un expert peut-il définir la responsabilité d'un acteur ? L'aéronautique ne peut se départir des organismes de l'aviation civile, dont la principale mission est la sécurité des personnes et des biens. Or, dans toutes nos expertises, nous rencontrons les notions de « donner les éléments de faits permettant à la juridiction de définir les responsabilités... »¹ et/ou « donner les éléments de faits permettant aux parties d'attirer... voire les inviter à réfléchir à l'appel en cause de... ».

En aéronautique, la mission s'avère périlleuse. Il s'agit d'une grenade dégonflée dont l'expert doit se méfier. Afin de répondre à cette problématique, il faut cibler trois organismes ou agences de sécurité aérienne, et mener un travail de réflexion qui permet de fixer la limite entre pratique du droit et techniques expertales. En effet, nous devons répondre à la question posée, sans faire appel à des notions de droit.

Alors, l'expert peut-il déterminer des responsabilités lors d'une expertise aéronautique ?

Ce propos sera articulé selon trois axes techniques nécessaires pour une compréhension des attentes du magistrat ordonnateur. Il est important pour un technicien de fixer quelques données mathématiques, pour définir de manière

empirique la problématique, et l'argumenter en vue d'une appropriation.

CHAPITRE 1 – LA QUANTIFICATION

1.1. Introduction

La réglementation aéronautique se superpose, comme un millefeuille, en différentes strates, dont l'organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.)² est le fondement réglementaire : « L'O.A.C.I. œuvre de concert avec les 193 États signataires de la Convention et des groupes du secteur à l'établissement d'un consensus sur des normes et pratiques recommandées (S.A.R.P.) [...] Ces S.A.R.P. sont utilisées par les États membres de l'OACI pour s'assurer que leurs opérations et réglementations locales d'aviation civile sont conformes aux normes mondiales, ce qui permet au réseau mondial de transport aérien d'exploiter plus de 100 000 vols par jour, en toute sécurité et avec efficacité dans toutes les régions du monde ». Il existe deux agences régionales de certification majeures (S.A.R.P.s.) : la première est américaine, la *Federal Aviation Administration* (F.A.A.) ; la seconde est européenne : *European Union Aviation Safety Agency* (E.A.S.A.), dont la France est membre.

Les États-Unis d'Amérique ont légiféré directement sur le contexte de l'aéronautique, selon le titre 14 des lois fédérales. Il faut noter que la F.A.A. est la plus ancienne agence de sécurité aérienne, créée en 1926 par le président



Conformité de la traçabilité d'une réacteur Rolls-Royce.

Calvin Coolidge³. Ce titre est décliné en six chapitres qui définissent la *Federal Aviation Administration* (F.A.A.).

L'Agence européenne se définit, quant à elle, par ses cinq missions :

- Assurer le niveau de protection de la sécurité le plus élevé pour les citoyens de l'UE ;
- Assurer le niveau de protection de l'environnement le plus élevé ;
- Un processus réglementaire et de certification unique entre les États membres ;
- Faciliter le marché intérieur de l'aviation et créer des conditions de concurrence équitables ;
- Travailler avec les autres organisations et régulateurs internationaux dans le domaine de l'aviation⁴.

La mission de l'E.A.S.A. est indexée sur le mode législatif européen. Afin de contenir une politique sécuritaire au niveau mondial, et par extension régionale, l'O.A.C.I., la F.A.A. et l'E.A.S.A. ont mis en place la notion de responsabilité qu'il convient de quantifier, afin de comprendre la position ambiguë potentielle que doit tenir l'expert dans son rapport.

1.2. La responsabilité en chiffres

La mesure de l'importance d'une « chose » se définit par la quantification

de son utilisation. Le recensement des termes « responsable » et « responsabilité » dans la littérature de base de chacune des trois entités donne pour résultat :

Au niveau de l'O.A.C.I.

La notion de responsabilité est utilisée plus de 662 fois en 5 209 pages, soit une citation toutes les huit pages.

Au niveau de la F.A.A.

La responsabilité est définie comme une notion juridique. Le terme est cité 1 139 fois en 3 527 pages, soit une citation toutes les trois pages.

Au niveau de l'E.A.S.A.

La responsabilité est définie comme une exigence technique⁵. Le terme est utilisé 933 fois en 1 993 pages, soit une citation toutes les deux pages.

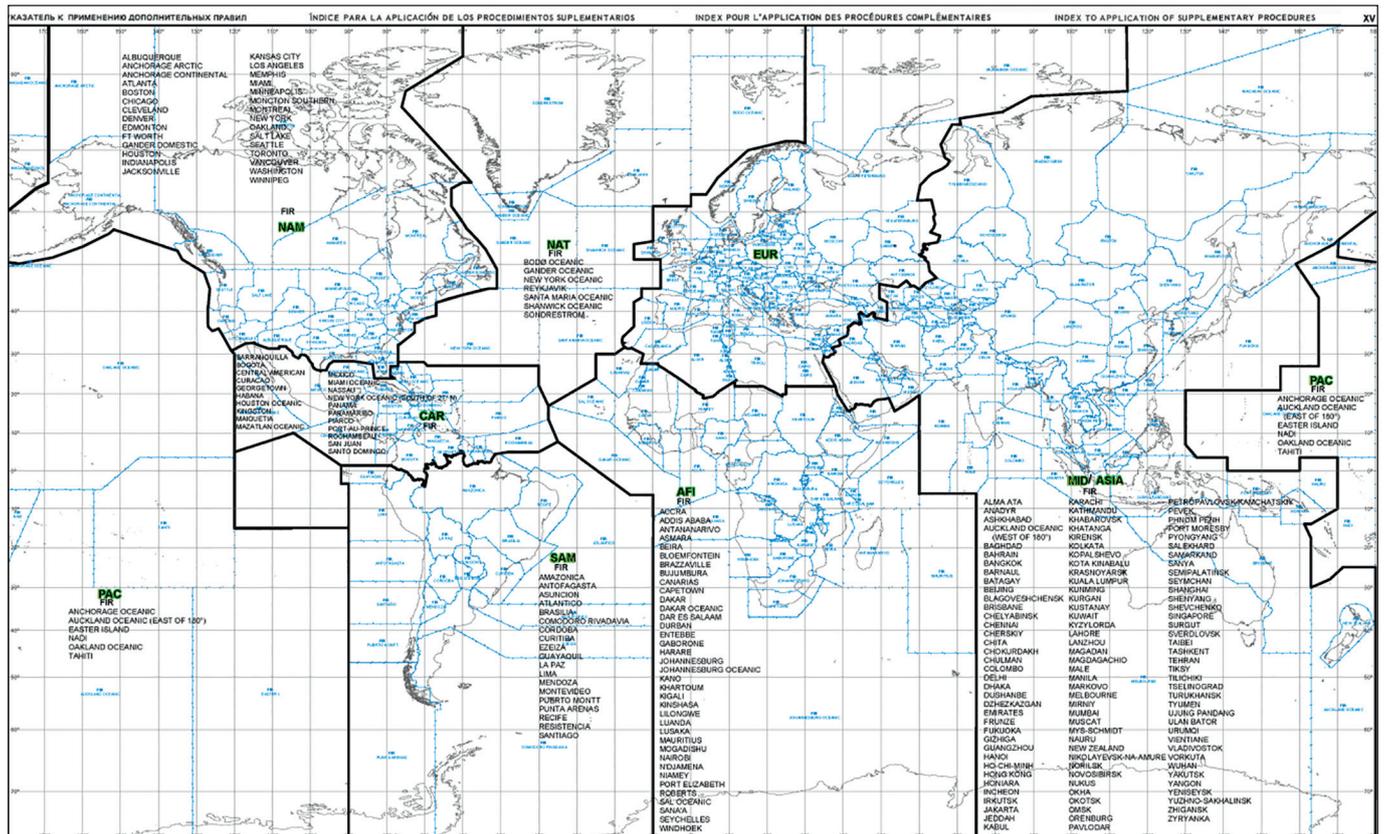
Bilan

En matière de quantification, l'intégralité des textes réglementaires comporte plus de 10 000 pages dans lesquelles la responsabilité est mentionnée 2 734 fois, soit une fois toutes les quatre pages ! La « responsabilité » est un des fondements dans la littérature aéronautique. Il est incontournable pour l'expert de faire référence à cette notion. Alors, quelle

définition faut-il lui donner, afin de la rendre acceptable dans un rapport ?

CHAPITRE 2 – UNE DÉFINITION DE LA RESPONSABILITÉ

Français et Américains sont entrés dans une compétition « aéronautique ». S'il existe une polémique sur le premier vol motorisé – il semble que les frères Orville et Wilbur Wright⁶ furent les premiers –, il n'en demeure pas moins que les deux cultures, américaine et européenne, sont pragmatiques sur la conception de l'aviation civile. Toutefois, il faut préciser qu'en Europe, la langue aéronautique unique est l'anglais⁷... L'explication se trouve dans la culture aéronautique fédérale américaine⁸ qui existe depuis 1926. Construction européenne oblige, le travail de standardisation propre, après un essai satisfaisant dans les années 90, a réellement débuté en 2002. La création officielle de l'E.A.S.A. ne date que de 2008. Il est avéré que les États-Unis d'Amérique ont servi de modèle. Leurs principes de certification et de réglementation associés seront les bases de travail pour la création de l'O.A.C.I. en 1944. Ce référentiel a laissé des traces au niveau du vocabulaire : « *responsible* » et « *responsibility* » sont deux



Répartition des Agences régionales sous l'égide de l'OACI – Source Document N°7030 de l'OACI



Conformité des bâches hydrauliques.

fondements en matière de sécurité aérienne.

2.1. Comparaison des vocables

Un jeu de version/thème Shakespeare en Molière sera le fil conducteur de cette partie.

Responsable se traduit en anglais par : *responsible* ; *accountable* ; *answerable* ; *person in charge*, *liable*⁹.

Afin de respecter un principe opérationnel, je vais opérer un cross-check (contre-vérification) :

- *responsible* se traduit en français par : chargé de ; compétent ; digne de confiance ;
- *accountable* se traduit en français par : être redevable d'une somme d'argent ; être responsable de quelqu'un ou de quelque chose ;
- *answerable* se traduit en français par : garant ; responsable ; relever d'une autorité ;
- *person in charge* se traduit en français par : personne en fonction ;
- *liable* se traduit en français par : responsable du dommage.

2.2. La culture française

Le système judiciaire français est issu du droit de traditions civilistes¹⁰. Ce droit ancien implique de faire référence à un dictionnaire contemporain des codes napoléoniens : « Emile Littré ». La définition du responsable est faite de la manière suivante : « *Qui répond, qui est garant de quelque chose ou de quelqu'un...* ».

De façon contemporaine, il convient de préciser que la définition de la responsabilité est :

- selon LexisNexis : « *Obligation de répondre d'un dommage causé* »¹¹ ;
- selon Gérard Cornu, la définition de la responsabilité est : « *Obligation de répondre d'un dommage devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles, pénales, disciplinaires, etc... (soit envers la victime, soit envers la société, etc.)* »¹² ;
- selon le dictionnaire Larousse, la définition de la responsabilité est :
 1. « *Obligation de réparer une faute, de remplir une charge, un engagement* ;
 2. « *Capacité de prendre une décision sans en référer préalablement à une autorité supérieure.* »¹³

Il est aisé de conclure que le responsable est celui qui endosse la responsabilité. Ce point confirme les interrogations sur lesquelles l'expert doit se pencher. Dans son rapport d'expertise, il doit discourir sur des personnes désignées « responsables » ou « dirigeants responsables »¹⁴, comme le prévoit la réglementation aéronautique internationale ou régionale.

2.3. Application aéronautique

Du point de vue aéronautique, qui sont les « responsables » et quelles sont leurs « responsabilités » ?

Le sous-chapitre « ORO.CC.200 (e)¹¹ - chef de cabine » est traduit de la manière suivante dans la version française : « *L'exploitant établit des procédures aux fins de sélectionner le membre d'équipage de cabine le plus qualifié pour qu'il remplisse la fonction*

de chef de cabine si le responsable désigné n'est plus en mesure d'exercer ses fonctions. Les modifications apportées à ces procédures sont notifiées à l'autorité compétente. »

Dès lors, une définition réelle du responsable en aéronautique ne peut être une notion de droit, mais plutôt une notion fonctionnelle ayant comme traduction anglo-saxonne « *person in charge* ». Alors, peut-on chercher les responsabilités et pourquoi ?

CHAPITRE 3 – LA RESPONSABILITÉ AÉRONAUTIQUE

Celle-ci est dévolue à des personnes en charge de la sécurité à chaque niveau opératif. Il est possible d'utiliser de manière réglementaire la notion de responsabilité, sans nécessairement faire appel à des notions de droit. Dans son rapport, l'expert devra non seulement différencier les règles fédérales américaines des règlements d'exécution de l'Union européenne, mais vérifier la conformité de l'application des bonnes pratiques explicitées ci-après.

3.1. E.A.S.A.

Il s'agit de l'autorité certificatrice aéronautique en Europe. Ce point important est une aubaine pour les experts judiciaires. En effet, nous pouvons utiliser ces règlements sans nous « brûler les doigts ». Toutefois, un certain nombre de précautions sont à prendre. L'E.A.S.A. est composée de membres qui reconnaissent les règlements, de manière légale.

La consultation et la connaissance des déclinaisons réglementaires sont une aide indispensable pour bien appréhender la notion de responsabilité :

- *Acceptable means of compliance* – Règles acceptables de conformité ;
- *Guidance material* – Guide d'orientation de conformité.

L'E.A.S.A. dispose d'une structure réglementaire qui évolue suivant un cycle de quatre à cinq ans. Afin de fournir des éléments conformes dans son rapport, l'expert judiciaire doit impérativement réaliser une veille réglementaire mensuelle. Celle-ci est nécessaire pour couvrir les 17 sujets techniques des règles européennes de base¹⁵. Elle s'inscrit, aussi, dans un contexte de gestion de la sécurité par principe de surveillance technique et de détection de défauts.

Cette particularité impose d'en faire état dans un rapport d'expertise, selon le manuel rédigé par la Direction générale de l'aviation civile (D.G.A.C.¹⁶). Nous devons considérer deux niveaux de surveillance ou de gestion :

- niveau de l'autorité de surveillance ;
- niveau interne à la structure.

Le principe – ou la « bonne pratique » – suivant est applicable par décision européenne :

- première étape – apparition de l'événement et son compte-rendu¹⁷ ;
- deuxième étape – analyse des causes mères ;
- troisième étape – élaboration d'un plan d'action corrective ;
- quatrième étape – mise en application du plan d'action et contrôle.

Il faut préciser que l'action de l'autorité certificatrice en aéronautique est un mode opératoire fondé sur le principe de « l'amélioration continue ». Les résultats d'audits induits par ce principe ne peuvent s'inscrire dans une démarche juridique ou judiciaire. Toutefois, il faut convenir que les dérives constatées, par rapport à ce principe de « bonne pratique », sont des points d'expertise nécessaires, afin de contrôler si le niveau de sécurité maximal, prôné par l'autorité certificatrice en aéronautique, a été respecté.

3.2. F.A.A.

La F.A.A dans son fonctionnement implique directement les responsables, nominativement, dans les principes judiciaires (*Code of Federal Regulations*)¹⁸. La F.A.A., à l'instar de l'E.A.S.A., dispose d'une littérature aéronautique abondante qui démontre l'implication juridique des acteurs¹⁹ au sens fédéral.

3.3. E.A.S.A. Vs F.A.A.

Il s'agit à présent d'établir les nuances entre l'Europe et son « droit civiliste » et les États-Unis d'Amérique dont le système judiciaire est soumis à la « *common law* ». Les principes européens sont fondés sur la traçabilité des actions, des matériels, alors que le système américain est fondé sur la confiance plus que sur les faits.

Dans le cadre d'une expertise sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis et exploités en France ou en Eu-



Contrôle du bandeau des alarmes.

rope, il s'agit pour l'expert judiciaire de développer ce point dans le rapport.

CONCLUSION

La sécurité aérienne est le fondement des différents organismes, agences, départements, directions de l'aviation civile, et par extension, celui des experts judiciaires. Le travail de technicien est souvent complexe pour répondre aux questions du magistrat : « *donner les éléments de faits permettant à la juridiction de définir les responsabilités* », ou « *donner les éléments de faits permettant aux parties d'attirer... voire les inviter à réfléchir à l'appel en cause de...* ». La « bonne pratique » développée par l'E.A.S.A. doit être observée, analysée.

La propriété des aéronefs et leur immatriculation font souvent des allers et retours de la certification F.A.A. à la certification E.A.S.A. Il convient de connaître les règlements de chacune des deux agences pour bien mettre en évidence les éléments de faits permettant à la juridiction de définir les responsabilités. Tout défaut met en cause la responsabilité au sens juridique, et se trouve dans l'absence des « bonnes pratiques » lors de la détection de l'erreur, avec une implication directe sur la sécurité aérienne.

La réponse à la question posée de la part du magistrat peut se formuler par l'application de la « bonne pratique », afin de lui permettre de définir les responsabilités.

NOTES

1. Mission de l'expert demandée par le magistrat.
2. Conventions de 1929 et de 1944 : normaliser au plus haut niveau administratif, la mise en œuvre de tout élément impliqué en aéronautique.
3. Le président Calvin Coolidge a promulgué l'*Air Commerce Act* en 1926.
4. <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>
5. Cf. Article MA.201 du règlement d'exécution 1321/2014 et ses amendements.
6. En mémoire de ces deux pionniers de l'aviation, les studios Disney ont appelé Wilbur et Orville deux albatros des dessins animés « Bernard et Bianca » 1 & 2.
7. <https://www.easa.europa.eu/brexit>
8. Article 14 des CFR – *Common federal rules* issues de la *Common law*.
9. Source : dictionnaire HARAPS ISBN 0 245-54503-4
10. Source : <http://www.juriglobe.ca/fra/index.php>
11. Source : *Dictionnaire du vocabulaire juridique 2018* – ISBN 978-2-7110-2743-9
12. Source : *Vocabulaire juridique* - Sous la direction de Gérard Cornu – 10^e édition mise à jour – ISBN 972-2-13-062463-9
13. Source : *LAROUSSE de poche 2012* – ISBN 978-2-03-586269-3
14. Règlement d'exécution UE 2018/1139 et 216/2008
15. Conception, exploitation, maintenance, Licence, aéroport, météorologie, ballons, ULM, Drones... Se référer au lien : https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/REGULATIONS_Structure_20191028.pdf
16. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guides-exploitants-daeronefs>
17. Article MA.202 du règlement d'exécution 1321/2014 et Règlement d'exécution 376/2014.
18. <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse>
19. Document F.A.A. référence faa-h-8083-19a – Plane sens