L'expertise judiciaire : un éclairage technique au service des litiges en matière aéronautique (sous réserve de certaines précautions à prendre)

Après un « événement » aérien, l'expert – dont le choix du profil conditionne la qualité du rapport qui sera remis au juge – doit mettre en évidence les causes initiales de l'incident ou accident, l'enchaînement des erreurs humaines et des défaillances techniques. Il est nécessaire pour ce faire de considérer que chaque acteur impliqué dans l'exploitation d'un aéronef dispose de compétences propres, et donc de passer en revue chacune de ces compétences pour couvrir de manière exhaustive l'intégralité du spectre.

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)

Laurent Archambault
Avocat spécialiste des contrats et du contentieux des affaires
Associé fondateur du cabinet SELENE Avocats
Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace (AAE) et de l'Aéroclub de France

Un événement aérien n'est jamais le fruit du hasard. Il existe un certain nombre de facteurs ou de causes, endogènes ou exogènes, que les enquêteurs impliqués doivent identifier. L'instruction judiciaire n'a normalement aucune relation avec les enquêtes techniques règlementaires. Néanmoins, le plus souvent, c'est à l'issue des enquêtes techniques réalisées sous le contrôle des autorités de l'aviation civile[1] que les experts judiciaires, spécialisés en aéronautique, interviennent sur demande du juge.

Il existe plusieurs niveaux d'intervention de l'expert après un événement aérien. Le rôle de l'expert de justice ne sera pas de faire de la prévention ou de l'analyse de risque, à l'instar des organismes dédiés de l'État. L'objet de la mission expertale est, en somme, de fournir une réponse technique aux interrogations judiciaires.

Expertiser c'est expliquer des effets, en l'occurence ceux de la corrosion.

Deux types de litiges sont habituels, soit ils font suite à un accident soit sont nés de difficultés rencontrées dans le fonctionnement opérationnel d'une structure aéronautique (problème d'entretien, problème de « règles de l'art »…). Les premiers relèvent généralement d'une procédure au pénal alors que les seconds sont souvent traités au civil ou par les tribunaux de commerce. Dans le cas d'un accident, qui est un événement aérien particulier, il convient de définir le rôle de l'expert dans ses fonctions *a priori* et *a posteriori*. Outre l'analyse des faits pour la recherche de la vérité, il s'agit de réaliser un travail d'orfèvre autour des « responsabilités aéronautiques » (au

sens technique) des divers intervenants liés à l'événement, quelle que soit sa classification.

1. QU'EST-CE QU'UN ACCIDENT D'AÉRONEF ?

La définition suivante permet de mieux appréhender cette notion. Il faut faire la distinction entre un accident et un incident, tous deux classés comme événement aérien particulier.

L'annexe 13 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.)[2] définit un accident d'aéronef de cette manière :

- **Accident :** événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :
  a) Une personne est blessée gravement ou décédée à la suite de :
  * sa présence dans l'aéronef ;
  * son contact direct avec un des composants détachés de l'aéronef à la suite de l'accident de celui-ci ;
  * son exposition directe au souffle des réacteurs ;

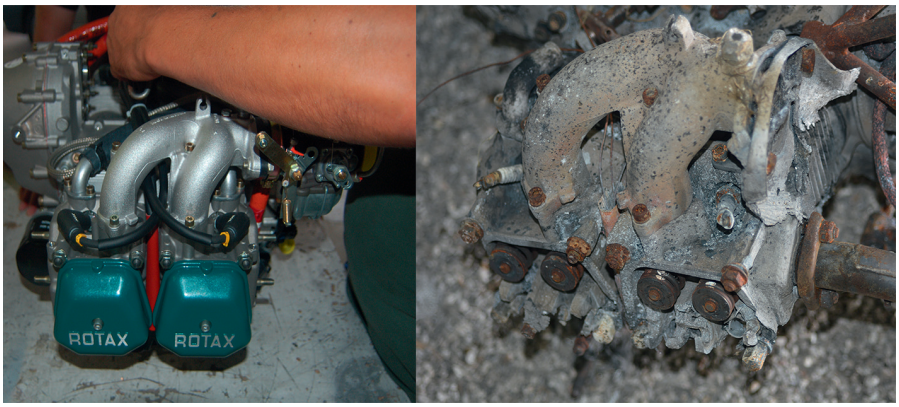
  b) L'avion subit des dommages ou une rupture structurale qui :
  * affectent négativement la résistance structurelle, la performance ou les caractéristiques de vol de l'avion ;
  * nécessiteraient normalement des réparations majeures ou un remplacement du composant impacté (hormis quelques exceptions listées).

  c) L'avion est porté disparu ou inaccessible.

L'annexe 13 de l'O.A.C.I. qualifie un incident d'aéronef de cette manière :

- **Incident aérien grave ou *« serious incident »* :** un incident mettant en cause des circonstances indiquant qu'il y avait une forte probabilité d'accident et associé à l'exploitation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef habité, a lieu entre le moment où une personne monte à bord de l'aéronef avec l'intention de vol jusqu'à ce que toutes ces personnes aient débarqué, ou dans le cas d'un aéronef sans pilote, a lieu entre le moment où l'avion est prêt à se déplacer dans le but de voler jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol et que propulsion primaire système est arrêtée ;

- **Incident aérien léger :** un événement, autre qu'un accident, associé à l'exploitation d'un aéronef qui affecte ou pourrait affecter la sécurité de l'exploitation.



Enquêter, c'est expliquer comment passer d'un état à l'autre.

2. L'ÉVÉNEMENT AÉRIEN

L'événement aérien ne comporte pas nécessairement d'incidence judiciaire en Europe, contrairement à la situation des États-Unis[3]. En effet, l'article 1 du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen précise : *« […] objectif d'améliorer la sécurité aérienne dans l'Union en garantissant que les informations pertinentes concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées »* ; et *« les comptes rendus d'événements ont pour seul objectif la prévention des accidents et incidents, et non l'imputation de fautes ou de responsabilités »*. Il y a une incidence judiciaire lorsqu'une partie le réclame devant un tribunal parce qu'elle estime avoir subi un dommage du fait de cet événement.

L'obligation de compte rendu dans le cadre règlementaire est définie en ce qui concerne les familles d'événement suivants :

a) les événements liés à l'exploitation de l'aéronef ;
b) les événements liés à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef ;
c) les événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne ;
d) les événements en rapport avec les aérodromes et les services au sol.

Ces « événements » constituent une source de données alimentée en permanence, dont le traitement a pour but d'améliorer la sécurité des vols. Le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015 fixe la liste exhaustive des événements devant être obligatoirement notifiés.

À ce titre, on note des interactions possibles entre incident, accident et événement aérien ; l'expert judiciaire désigné pour éclairer le juge devra analyser le déroulement des différents événements survenus autour de l'appareil à l'issue de l'incident ou de l'accident. En effet, un événement « négatif » peut par exemple avoir des conséquences sur la navigabilité de l'avion accidenté, dont la remise en service pourrait alors être compromise.

3. LE RÔLE DE L'EXPERT JUDICIAIRE, « BRAS TECHNIQUE » DU JUGE

On rappellera que l'expert de justice doit accomplir sa mission avec conscience, objectivité et impartialité. Il accomplit des investigations techniques ordonnées par les magistrats à l'occasion de litiges portés devant les tribunaux.

L'article 238 du Code de procédure civile contient notamment les dispositions suivantes : *« Le technicien doit donner son avis sur les points pour l'examen desquels il a été commis. Il ne peut répondre à d'autres questions, sauf accord écrit des parties. »*

L'expert – dont le choix du profil conditionne la qualité du rapport qui sera remis au juge, voir *infra* – doit mettre en évidence les causes initiales de l'incident ou accident, l'enchaînement des erreurs humaines et des défaillantes techniques.

C'est souvent à l'issue des diverses enquêtes administratives, techniques (Bureau d'enquêtes et d'analyses – BEA) et de police que les experts judiciaires sont nommés (il est d'usage de dire que l'enquête de sécurité du BEA sert l'autorité judiciaire[4]). À cet égard, la juridiction qui désigne l'expert définit des chefs de mission expertale, qui peuvent s'inspirer de ces différents rapports.

Le contenu et la pertinence de ces documents peuvent-ils et/ou doivent-ils être remis en cause ? On le constate parfois en pratique.

Une fois les circonstances connues, il n'y a aucune raison qu'une enquête sur un accident aérien s'installe dans la durée. Or, bien souvent, le litige n'est jugé dans sa globalité que de nombreuses années après[5], au vu des enjeux financiers inhérents aux problématiques aéronautiques[6] (défaut de conception, défaut de maintenance, défaut d'exploitation…).

Expertiser c'est mesurer le défaut ; enquêter c'est expliquer le défaut.

D'autre part, l'expert rédige un rapport selon ses propres compétences. Avec 14 points de contrôle réglementaire en termes de « responsabilité aéronautique »[7], une orientation trop marquée de l'expert judiciaire peut être source de contestation (notamment en ce qu'elle peut nuire à son indépendance).

3.1. La diversité des intervenants lors d'une expertise

Lors d'un accident aérien, un ou divers « sachant(s) » vont rédiger des rapports[8] en fonction de leurs missions. Si l'O.A.C.I. dans son annexe 13 définit parfaitement les conditions d'exécution des enquêtes, il n'existe aucune entité pour remettre en cause ces rapports, acceptés pour vrais, bases de travail d'analyse de l'expert judiciaire.

Or, durant sa mission, l'expert judiciaire doit composer avec :

- le justiciable qui a sollicité sa désignation ;
- le magistrat qui a ordonné sa désignation ;
- les avocats des parties : le principe est que l'expert doit répondre à leurs observations/dires.

Outre la mise en œuvre de la mission expertale, l'expert judiciaire doit intégrer dans sa réflexion le principe de la contradiction (défini par l'article 16 du Code de procédure civile) et en assurer le respect, en pratique à travers cinq actions principales :

- tact et fermeté ;
- communication des documents à toutes les parties (à défaut, le rapport d'expertise pourrait encourir une annulation) ;
- acceptation des demandes de constatation et de vérification ;
- pas d'opinions préconçues : ce qui peut pousser l'expert à la remise en cause de rapports et à se transformer en enquêteur ;
- restitution par l'expert des documents remis.

En somme, l'exigence du rapport d'expertise est de répondre aux interrogations techniques de la justice. Nous venons de le constater, dans le cadre de sa compréhension du dossier, un expert judiciaire peut et doit remettre en cause les autres rapports techniques. À partir des potentiels manques ou incohérences qu'il constate, l'expertise peut évoluer sur des fonctions d'investigations, ce qui peut prolonger les délais d'étude et d'expertise par extension.

Nous devons considérer plus largement que chaque acteur impliqué dans l'exploitation d'un aéronef dispose de compétences propres. Passer en revue chacune de ces compétences permet de couvrir de manière exhaustive l'intégralité du spectre d'analyse d'un accident. En effet, tous les intervenants, tels que les enquêteurs de la brigade des transports aériens (Gendarmerie nationale), le Bureau d'enquêtes et d'analyses (Direction générale de l'aviation civile française), les médecins experts désignés dans le cadre de l'enquête de gendarmerie, vont tour à tour rédiger un rapport dont la synthèse peut ne pas renseigner suffisamment le juge qui pourra alors estimer nécessaire de désigner un expert judiciaire.

Alors : quel expert pour quelle mission ?

3.2. Interrogations nécessaires

La première interrogation nous renvoie au principe de désignation. Le profil des experts judiciaires désignés est-il en adéquation avec la mission demandée ?

Sachant qu'il y a très peu d'événements majeurs en aéronautique, il faut considérer la faible quantité d'expertises diligentées. Cela a pour effet induit un réel manque d'expérience de certains experts, associé à la nécessité absolue de conduire une expertise en cas d'événement majeur. Un accident d'avion est un drame humain par essence. Cela a des répercussions sur les victimes et leurs familles, mais aussi sur les enquêteurs et les experts. Cet impact peut avoir une influence sur la manière de rédiger un rapport. Dans ces conditions particulières, il est bon de s'interroger sur le contenu des documents mis à la disposition de l'expert pouvant être rédigés dans des contextes de forte pression psychologique et sociologique.

La deuxième interrogation concerne la potentielle « erreur de casting ». Lors de la désignation, la C.N.E.J.A.E.[9] dispose des profils des experts dûment répertoriés. La consultation en amont de l'annuaire permet au juge de valider les profils parfaitement adaptés. La consultation du bureau peut valider les choix. Ainsi, il est possible d'éviter l'erreur de désignation telle que celle d'un expert spécialisé en maintenance pour analyser le comportement d'un pilote, ou d'un

spécialiste sur gros porteur pour expertiser un accident d'ultra-léger motorisé.

La dernière interrogation concerne la durée des procédures, dans lesquelles les experts[10] jouent un rôle prépondérant.

> **« La culture du doute de l'expert permet la recherche des éléments de preuve irréfutables ! »**

Il est pertinent à ce stade de rappeler les termes de la Charte sur les recommandations sur les bons usages entre avocats et experts[10]. Sans rappeler pour autant le rôle de l'expert de justice qui doit éclairer la justice, il semble plus essentiel pour les parties de fournir des éléments probants plutôt que des récriminations envers l'expert.

Les armes absolues de l'expert de justice consistent en son impartialité, sa conscience professionnelle et ses facultés à remettre en cause les dires, les rapports et les informations « transverses » avec un leitmotiv : *« la vérité technique, rien que la vérité technique »*. La culture du doute permet la recherche des éléments de preuve irréfutables ! Chaque orientation trop marquée de l'expert permettrait aux parties de formuler des contestations, dont les prolongements se comptent parfois en années.

3.3. Un guide du contradictoire aéronautique

Le rapport d'expert comporte deux parties principales. La première rapporte les constats et la seconde permet l'analyse dans le cadre des conclusions. Cette méthodologie diffère du rapport d'experts techniques, dont le contenu n'est souvent accessible qu'à des professionnels.

La méthodologie d'étude concernant la « responsabilité aéronautique » définit quatre étapes : rendre compte d'un événement, analyser cet événement, élaborer puis mettre en place un plan d'actions correctives[11]. Il paraît opportun que l'expert judiciaire puisse appliquer ce principe aux rapports dont il dispose. Il effectue ses constats et doit considérer que certains points peuvent être mal, insuffisamment, parfaitement ou rigoureusement développés. Cette analyse initiale est essentielle, elle permet de comprendre la pertinence de la documentation disponible concernant l'événement à analyser.

L'expert judiciaire, dans ces conditions, respecte la contradiction en s'interrogeant sur la question de la pertinence à donner aux pièces dont il dispose. Il est dans son rôle. Parallèlement, la durée dans le temps des procédures[12] implique une interrogation de l'expert sur les méthodologies utilisées lors de la rédaction des divers rapports qui lui sont fournis.

La quantité de documents reçus, notamment en provenance des avocats de parties à l'expertise, représente des heures de lecture, de prise de notes, d'analyse, de contrôle de conformité ; cela doit être centré sur une seule idée : la contradiction et l'éclairage technique du juge sur la base d'éléments probants. L'expert judiciaire doit se faire une idée de « l'événement » sur lequel il doit apporter des réponses. Or, en fonction de ses constats, nous l'avons vu plus avant, il peut être confronté à des situations nécessitant des investigations plus approfondies. C'est à ce moment précis que les délais vont augmenter, car un expert de justice ne peut conclure son rapport sans avoir développé toutes les étapes de son analyse.

CONCLUSION

Le travail de l'expert aéronautique, dans sa mission technique définie *« par le juge, est d'éclairer le juge par des constatations, par une consultation ou par une expertise sur une question de fait qui requiert les lumières d'un technicien »* (art. 232 du Code de procédure civile). Son rapport se doit d'être le plus exhaustif possible et couvrir le spectre intégral des causes de l'événement ou de l'accident.

Il convient de rappeler que l'intégralité des textes réglementaires aéronautiques comporte plus de 10 000 pages dont la maîtrise par le juge est quasi impossible, étant donné leur nombre et leur volume. L'expert ne peut également connaître l'intégralité de ces textes, mais il en connaît l'existence et l'importance relative vis-à-vis du litige. L'intégration des données aéronautiques règlementaires pertinentes peut être un facteur temporel à prendre en compte.

Parallèlement, la prise en compte de l'émotion humaine doit être intégrée dans le processus de déclenchement d'une expertise. En effet, celle-ci est générée par l'événement. Elle est proportionnelle à l'intensité de celui-ci, tant pour les familles de victimes que pour les experts.

Concernant le contexte technique, bien choisir l'expert en fonction de la mission permet de garantir la qualité du rapport d'expertise, mais également une maîtrise à la fois temporelle et conforme aux règles de l'art.

NOTES

1. Selon les exigences de l'Annexe 13 de l'O.A.C.I.
2. Concernant l'Europe, il s'agit du Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.
3. Lire l'article paru dans la *Revue Experts* n°149 - avril 2020.
4. En effet, l'enchaînement des faits qui ont conduit à l'incident ou à l'accident, établi par le BEA, est naturellement à la disposition des enquêteurs judiciaires.
5. Accident du Twin-Otter de Moorea ou le crash d'Air France 447. (Attention : la Polynésie – Air Moorea – n'est pas exactement La France, c'est une COM (collectivité d'outre-mer) de la république française qui a une assemblée territoriale avec un président et un gouvernement qui a adopté les Codes de procédure, la justice est donc rendue comme en France… La Polynésie n'est cependant pas indépendante et appartient à la République française).
6. Se référer à l'article sur la responsabilité aéronautique (*Revue Experts* n°149 – avril 2020).
7. Lire l'article paru dans la *Revue Experts* n°149 – avril 2020.
8. Pièces composant le dossier remis à l'expert judiciaire.
9. Compagnie nationale des experts de justice en aéronautique et espace.
10. Document rédigé par le Conseil national des barreaux le 18 novembre 2005.
11. Tel que défini dans l'article sur la responsabilité aéronautique (*Revue Experts* n°149 – avril 2020).
12. Tel que défini dans l'article sur la responsabilité aéronautique (*Revue Experts* n°149 – avril 2020).

MOTS-CLÉS : ACCIDENT / AÉRONAUTIQUE / COMPAGNIE NATIONALE DES EXPERTS DE JUSTICE EN AÉRONAUTIQUE ET ESPACES / CONTRADICTOIRE / ÉVÉNEMENT AÉRIEN / INCIDENT / ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE / PHILIPPE JULIENNE - RÉF. : ST, I, 17, 02. WWW.REVUE-EXPERTS.COM