

Journée Air/ Mer du 15 janvier 2019

Droit et sécurité dans les transports aériens et maritimes

Discours de clôture par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université de Paris-I

Quel droit et quelle sécurité ? Quel est le traitement technique et judiciaire des accidents en matière aérienne et maritime ?¹

1. Vous me permettrez de commencer par remercier au-delà de tous les participants et tous les intervenants à cette belle journée de réflexion, Arlette Tanga et Madame Lefebvre. Sans elles cette journée n'aurait pas vu le jour et n'aurait pas connu le succès que l'on a pu constater tout au long de ce 15 janvier 2019. Les sociétés savantes ne sont pas improductives ni sagement assises sur leurs nuages. Elles travaillent, se rencontrent, font des propositions. Comme aujourd'hui. Il faut dire que cette journée avait tout pour réussir : des étudiants, des experts, des ingénieurs, des avocats, des juges, des universitaires, des gens d'une grande ouverture d'esprit et ce d'autant plus que toutes ces personnes s'intéressent au monde de la mer et au monde de l'air. A des mondes qui favorisent les rapprochements et sans doute les alliances. Alliance, c'est peut-être le mot qu'il faudra retenir.

2. Les Alliances sont bien connues du monde aérien et maritime. *Sky team* a inspiré non pas MP 3, car on en connaît l'issue, mais d'autres plus restreintes et compatibles avec les exigences du droit de la concurrence. Air France – KLM – et les autres sont au monde de l'aéronautique ce que MSC et Maersk ou CMA et Hapag Lloyd sont au monde maritime.

3. Allier la matière aérienne et maritime, est-ce possible ? Assurément, oui. Notre journée le démontre. L'AFDM et la SFDAS ont des membres communs. Les maritimistes dominent, du moins sont plus nombreux, mais ils font du droit aérien ou viennent au droit aérien, suivant en cela les voies tracées par Ripert, l'un des inspirateurs de la Convention de Varsovie, Chauveau, le père de la grande loi de 1957 de droit aérien, Rodière, dont le Traité des transports comprend des nombreux chapitres sur le droit aérien, et plus près de nous, du Pontavice, et le regretté Christian Scapel. Il y a une suite logique entre le maritime et l'aérien : les disciplines, sans être autonomes, sont originales. Leurs sources, par nature internationales, sont comparables. Un commandant de bord est un capitaine doté de la même autorité. Les garanties sont équivalentes : l'hypothèque maritime n'a rien à envier à l'hypothèque aérienne. La saisie des aéronefs et la saisie des navires sont assez proches : elles ne sont au fond qu'une forme de droit de rétention. Mais au-delà des questions de technique juridique, le monde maritime est comme le monde aérien : il est par essence professionnel.

4. Les professionnels, ce sont souvent des techniciens, des gens qui maîtrisent leur science, appliquée, et qui savent se mettre au service des autres. Précisément, nous nous sommes demandé si l'on pouvait allier la technique et le judiciaire. Est-ce possible ? Peut-on marier les enquêtes techniques et les expertises ? La technique peut se passer du judiciaire. Dieu merci, elle le fait souvent. Les contentieux ne sont pas systématiques. Mais le judiciaire et plus largement le juridique ont besoin de la technique. Ils ne peuvent pas ne pas y recourir. Du reste, le Code de procédure civile lui consacre de nombreuses dispositions. Le juge s'y réfère : il fait appel aux techniciens de son choix (cf. les art. 232 s. consacrés aux mesures d'instruction exécutées par un technicien). Il le fait peut être davantage dans les mondes que nous connaissons, que nous pratiquons, peuplés d'ingénieurs,

¹ Le style parlé de cette communication a été volontairement conservé.

dans des mondes où l'on n'a pas oublié les enseignements de Fontenelle et son fameux Apologue de la dent d'or. Recherchons le spécialiste. L'ignorant l'entendit. Le savant l'admira. La dent d'or de Fontenelle me fait penser à la médecine et ainsi aux règles de l'art. Les étudiants se souviennent sans doute de l'arrêt *Mercier* de 1936 qui, pour apprécier la faute médicale, n'avait pas hésité à la confronter aux données actuelles de la science. La faute est caractérisée si le praticien n'a pas su se conformer aux règles de l'art.

5. Respecter les règles de l'art, se laisser guider par les règles de l'art, c'est certainement essentiel pour apprécier des problèmes juridiques et déterminer les responsabilités consécutives aux accidents : le droit maritime connaissait les événements de mer, l'abordage, l'assistance et les avaries communes ; le code des transports parle plus prosaïquement d'accidents de navigation (art. 5131 s.). Le droit aérien, moins chargé d'histoire, connaît la notion : déjà dans la Convention de Varsovie ou la Convention de Montréal, puisque la responsabilité du transporteur est engagée - de plein droit - si et seulement si les dommages corporels subis par le ou les passagers proviennent d'un événement extérieur imprévu et soudain. C'est la jurisprudence *Sachs* et plus près de nous celle qu'illustre un arrêt récent (Cass. 1^{ère} civ. 15 janv. 2014, RD transp. 2014, n° 7).

6. Nous nous sommes également demandé comment on pouvait ou comment il fallait traiter les accidents ? Petits et grands. Des navires ou des aéronefs. Faut-il respecter une logique administrative ? Eviter que l'accident ne se reproduise ? Ne faut-il pas mieux suivre la logique judiciaire ? Découvrir la vérité pour établir les responsabilités ?

Traiter des accidents, c'est traiter en amont des exigences de sécurité ; c'est aussi s'interroger sur les mérites de la voie pénale par rapport à la voie civile ou *vice versa*. Les ordres sont là aussi différents et ne se rejoignent pas nécessairement. En somme, les alliances du technique et du judiciaire, des règles de l'art et des responsabilités, de la pratique et du juridique, du civil et du pénal débouchent sur des conjonctions, mais peut-être aussi sur des exclusions. La sécurité se distingue de la sûreté que nous laisserons ici de côté. C'est une exigence essentielle bien intégrée par le droit aérien et par le droit maritime. Mais au-delà de la reconnaissance d'une telle exigence, il faut la mettre en œuvre, la réguler ou encore la faciliter.

I. La reconnaissance de l'exigence de sécurité

7. On a parlé à plusieurs reprises de « culture de sécurité » (Madame Burkhel). Un temps propre au monde aérien, ou considérée comme telle, elle s'est systématisée et a gagné de nouveaux domaines.

A. Systématisation.

8. A la vérité, l'exigence de sécurité est très ancienne. Elle est très présente dans l'Ordonnance de la Marine de 1681, texte fondateur du droit maritime contemporain, imposant notamment au capitaine de contrôler avant toute expédition son navire. Au début du 20^{ème} siècle, la jurisprudence découvre l'obligation de sécurité à l'occasion d'un transport maritime et l'impose aux compagnies. On connaît son essor. En même temps, le législateur international, après la catastrophe du *Titanic*, se préoccupe très sérieusement dans la Convention SOLAS du respect des normes de sécurité, tandis que les sociétés de classification interviennent plus régulièrement pour donner aux navires leurs certificats de classe. Un peu plus tard, apparaît le droit aérien qui, par esprit de mimétisme, s'efforce de suivre le droit maritime en admettant que la responsabilité de ses propres compagnies doit être limitée en

raison des « risques de l'air » dont l'influence est donc la même que celle des « risques de mer » dont on sait qu'ils fondent le particularisme du droit maritime.

9. Dans un troisième temps, sans doute le plus important dans l'histoire de la sécurité et sa systématisation, le droit aérien va s'émanciper avec la Convention de Chicago et ses Annexes, en introduisant cette idée essentielle, dont nous a parlé Me Le Guillou, de « culture juste » que l'OMCI puis l'OMI ont, à leur tour, introduit dans les législations maritimes. D'où ces normes sur la formation des équipages, la construction des navires et le contrôle des opérateurs. Dans un quatrième temps, le droit maritime a, d'une certaine manière, repris les devants : code ISM, règlement européen sur les transports de passagers s'appuyant sur la fameuse Convention d'Athènes, agence européenne de sécurité et différents « paquets Erika ». Aujourd'hui, on ne saurait si dire qui, du droit aérien ou du droit maritime, sur le terrain de la sécurité, tire l'autre : ils marchent ou naviguent de conserve avec, comme cela a été relevé à plusieurs reprises, une philosophie qui n'a plus l'opposition qu'elle a pu connaître ne serait-ce qu'il y a une dizaine d'années et la même contrainte d'assurabilité des risques encourus tant par les passagers que par les marchandises. Systématisation de l'exigence de sécurité donc, mais aussi constante extension.

B. Extension

10. L'exigence de sécurité a constamment gagné de nouveaux domaines. Un temps, la préoccupation du monde des transports s'est focalisée sur les marchandises, les intérêts cargaison. Le 19^{ème} siècle est celui de la non responsabilité : les marchandises sont transportées sans que la compagnie de transport n'accepte de répondre de leurs pertes et avaries. On se souvient de la réaction des chargeurs américains qui dans le *Harter Act* de 1893 ont posé le principe de la responsabilité de plein droit et impérative du transporteur maritime. Il est vrai qu'en contrepartie, les compagnies ont obtenu le droit de limiter la réparation due. Toujours est-il que cette responsabilité n'a cessé de s'étendre : pertes et avaries, mais aussi retard et aujourd'hui inexécution de toute obligation que le transporteur aurait accepté de prendre à sa charge. Les Règles de Rotterdam sont à cet égard significatives, Règles qui contribuent, comme Me Godin l'a souligné implicitement, à une meilleure sécurité juridique. Il faut ajouter que si des nouveaux risques et de nouvelles sources de responsabilité apparaissent (cf. l'exposé de Me Loogietier), la question de leur appréhension à travers de nouvelles clauses se pose avec la plus grande acuité (cf. encore, l'exposé de Me Loogietier).

11. Dans un deuxième temps, c'est la question de l'indemnisation des passagers qui a retenu l'attention du monde des transports. Le droit aérien a naturellement repris le thème de l'obligation de sécurité dégagé par la jurisprudence maritime, mais s'est efforcé de le cantonner. Dans la Convention de Varsovie, comme du reste dans la Convention de Montréal, si le dommage corporel donne lieu à une forte indemnisation, celui ne renvoie qu'au décès ou à la lésion corporelle, ce qui laisse en dehors des textes les autres dommages à la personne. Heureusement, la jurisprudence française a su dépasser les limites des textes et généraliser l'idée de sécurité : on se souvient de l'arrêt *Koweit City* dans lequel la Cour de cassation fonde sur l'obligation de sécurité du transporteur les dommages et troubles divers subis par les passagers en attente dans un aéroport. Cette jurisprudence intelligente est sans doute appelée à connaître un nouvel essor lorsque l'on prend conscience des difficultés posées par les dommages causés par les passagers indisciplinés. On ajoutera que les règlements européens tant sur les droits des passagers aériens que sur les passagers maritimes convergent pour régler tant bien que mal les questions de retard et d'annulation.

12. Au-delà des marchandises et des passagers, tant le droit maritime que le droit aérien s'intéressent désormais à la sécurité des biens et plus précisément à l'environnement. La Convention de 1989 sur l'assistance maritime (reprise par les textes de droit interne, c. transports art. L. 5131-1 s. et L. 6132-1) ne vise plus uniquement l'assistance d'un navire à un autre navire (en péril), mais l'assistance d'un navire, d'un aéronef ou même d'une personne à un bien (en péril). En outre, une indemnité spéciale est due à l'assistant qui apporte son aide à un navire qui menace l'environnement, et ce alors même que l'assistance ne débouche sur aucun résultat, contrairement à ce que le droit commun de l'assistance maritime admet. Rappelons aussi la jurisprudence *Erika* dans laquelle la Cour de cassation a expressément consacré le dommage écologique, jurisprudence très innovante et transposée par le législateur dans le Code civil lui-même (art. 1246). Sur ces questions environnementales, le droit aérien n'est peut-être pas en reste si l'on rappelle que l'article L. 6131-2 prévoit que l'exploitant d'un aéronef répond (de plein droit) des « dommages » (sans distinction) causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface.

13. La journée du 15 janvier 2019 a certainement permis de se convaincre que la sécurité des personnes, des marchandises et, plus généralement, des biens était une exigence désormais unanimement partagée de la part des compagnies, des assureurs, des constructeurs, des équipementiers et des pouvoirs publics. Pour autant, cette n'est pas d'une mise en œuvre aisée. Sur ce plan aussi, les diverses communications ont permis cette constatation, tout en préconisant quelques clés.

II. La mise en œuvre de l'exigence de sécurité

14. Cette mise en œuvre, on a parlé aussi de facilitation (Madame Lefevre), se fait avec des conjonctions, mais se pense aussi en termes d'alternatives.

A. Conjonctions

15. Il appartient naturellement aux pouvoirs publics de mettre en œuvre la politique de sécurité dont plus personne aujourd'hui ne remet en question le bien fondé. Martin Ndendé, notamment, la parfaitement démontré en évoquant les contrôles de l'Etat du port sur les navires et les rôles de l'ASECNA et d'EUROCONTROL en matière de sécurité aérienne (développés aussi très précisément par Arlette Tanga). Mais il nous semble que la question la plus difficile est dans un « et » : le traitement des questions de sécurité est-il et peut-il être technique et judiciaire ? peut-on aussi associer les experts et les juges ?

16. Traitement technique et judiciaire des questions de sécurité : pourquoi un « et » et non un « ou » ? Peut-être parce que les enquêtes et les expertises vont de pair, de même que les experts et les juges marchent de conserve. Les enquêtes et les expertises : il y a là deux voies parallèles appelées à se rencontrer, comme Philippe Boisson l'a suggéré. Sans doute les enquêtes du BEA Mer et du BEA Air, les premières étant largement inspirées des méthodes des secondes, sont-elles administratives et ont-elles pour finalité d'éviter que l'incident ou l'accident ne se reproduise. Mais peuvent-elles ignorer les expertises judiciaires ? Inversement, les expertises judiciaires peuvent-elles faire l'impasse sur les enquêtes administratives ? Il est permis d'en douter. Il faut, semble-t-il, raisonner en terme de complémentarité en ayant à l'esprit l'exigence de sécurité.

17. Les experts et les juges, d'un autre côté. Les experts et les juges sont des hommes et des femmes de formation différente – des ingénieurs et des juristes -, mais des personnes appelées à travailler ensemble. Les règles de l'art sont des critères d'appréciation des responsabilités. Les juges les appliquent, mais ne les connaissent pas : seuls les experts sont capables de les identifier. Aux juges d'en tirer les conséquences en termes de responsabilité. Ils ont su le faire et sauront encore le faire. La Cour de cassation a su, en 1911, comme nous l'avons déjà rappelé et comme Arnaud Montas l'a bien exposé, dire que le transporteur avait l'obligation d'assurer la sécurité physique de ses passagers et engageait ainsi sa responsabilité contractuelle en cas d'accident survenu à l'un d'entre eux pendant le voyage. Quant à la CJUE, elle a su donner une définition négative, pour reprendre les termes de Vincent Correia, de la sécurité et commence, dans ses derniers arrêts sur le règlement 261/2004, à comprendre que les droits des passagers doivent s'apprécier non d'une manière unilatérale mais en tenant compte aussi des exigences de sécurité auxquelles les compagnies de transport sont nécessairement tenues.

Cela dit, la régulation de l'exigence de sécurité passe aussi par des alternatives.

B. Alternatives

18. Le traitement des accidents en matière maritime et aérienne est ou civil ou pénal. Ces deux voies s'excluent l'une l'autre. La dualité s'enseigne dans les Facultés de droit. Elle jalonne ensuite toute la vie judiciaire. Il y a chez les avocats les pénalistes et les autres. Procéduralement parlant, les voies civiles et pénales ont chacune des spécificités, des régimes différents. Il peut y avoir des influences réciproques : l'action civile visant à obtenir la réparation d'un préjudice – et non pas une condamnation – devant un juge pénal. D'un côté. De l'autre, l'octroi de dommages punitifs devant le juge civil. On n'en est pas encore là, mais on en parle de plus en plus, comme l'a relevé Me Balme. Toujours est-il que même devant le juge pénal, l'action civile a ses limites puisqu'il est en principe exclu que le juge applique autre chose que l'article 1240 du Code civil et donc une Convention internationale, telle la Convention de Montréal ou la convention d'Athènes. L'affaire *Erika* était une affaire civile : elle a été traitée sur le plan pénal, avec les conséquences que l'on sait : bien peu de respect pour les conventions internationales et notamment la *CLC*. Mais était-il possible de faire autrement ? L'affaire du Rio, l'affaire de la catastrophe du vol Ouagadougou /Alger, l'affaire des Comores, autant d'affaires pénales et inévitablement pénales, ce qui s'explique sans doute par des raisons tenant à l'intérêt des expertises pénales et peut-être aussi par l'idée de reconstitution du lien social à l'issue d'une catastrophe (cf. Madame Steinklé-Feuerbach).

19. En tout cas, l'alternative est claire : c'est le pénal ou le civil, mais non le pénal et le civil, à moins qu'une troisième voie ne s'ouvre : celle des modes alternatifs, celle dont nous n'avons pas beaucoup parlé, mais dont nous parlerons une prochaine fois avec l'aide et le talent d'Arlette Tanga et d'Awa Lefevre que nous remercions une fois encore.

Derrière le talent, il y a beaucoup de travail et de fait beaucoup de travail vous attend. C'est à vous, étudiants, que je m'adresse pour finir. A vous nombreux aujourd'hui et très attentifs, de mettre en musique ces alliances plus ou moins fortes entre la technique et le judiciaire, entre les règles de l'art et les exigences juridiques et à moindre degré entre le civil et le pénal, et ce, avec les encouragements de l'Université qui nous abrite aujourd'hui et, nous l'espérons, encore demain.