

## INFORMATION TO USERS

This manuscript has been reproduced from the microfilm master. UMI films the text directly from the original or copy submitted. Thus, some thesis and dissertation copies are in typewriter face, while others may be from any type of computer printer.

**The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted.** Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleedthrough, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send UMI a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

Oversize materials (e.g., maps, drawings, charts) are reproduced by sectioning the original, beginning at the upper left-hand corner and continuing from left to right in equal sections with small overlaps.

ProQuest Information and Learning  
300 North Zeeb Road, Ann Arbor, MI 48106-1346 USA  
800-521-0600

UMI<sup>®</sup>



**LA RESPONSABILITE DES CONTROLEURS AERIENS  
DANS LES SYSTEMES AMERICAIN ET FRANCAIS**

Vanessa Warriner

Institut de droit aérien et spatial  
McGill University, Montréal, Canada  
Novembre 2000  
LL.M

A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research  
In partial fulfillment of the requirements of the degree of LL.M.

© Vanessa Warriner 2000



**National Library  
of Canada**

**Acquisitions and  
Bibliographic Services**

**385 Wellington Street  
Ottawa ON K1A 0N4  
Canada**

**Bibliothèque nationale  
du Canada**

**Acquisitions et  
services bibliographiques**

**385, rue Wellington  
Ottawa ON K1A 0N4  
Canada**

*Your file Votre référence*

*Our file Notre référence*

**The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.**

**The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.**

**L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.**

**L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.**

0-612-70362-2

**Canada**

## ***RESUME***

Au niveau international, les normes et pratiques recommandées adoptées par l'OACI ont posé le cadre général suivis par les Etats dans la fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne. Cependant celles-ci n'ayant aucun caractère contraignant, le régime de responsabilité applicable aux contrôleurs aériens relève des réglementations propres à chaque Etat. Aussi, tant aux Etats-Unis qu'en France, si ce régime est celui de la responsabilité pour faute de l'Etat, la notion de faute et la détermination des devoirs des contrôleurs de la circulation aérienne par leurs tribunaux respectifs sont différents. Ce manque d'uniformité est manifeste également lorsque l'on procède à la comparaison entre la responsabilité des contrôleurs aériens et celle des pilotes. Pour pallier cette absence d'harmonisation, tout en tenant compte des évolutions technologiques inhérentes au domaine du contrôle de la circulation aérienne et, de façon plus générale, à la navigation aérienne dans son ensemble, deux solutions ont été proposées. La première, le Free flight, relève encore du domaine du possible et n'a pas encore franchi le stade de l'étude, tandis que la seconde, la privatisation, a déjà été opérée dans certains Etats avec succès et, si elle n'est qu'envisagée en France, a déjà été amorcée aux Etats-Unis. Néanmoins, force sera de constater que de telles solutions ne régleront pas le problème résultant des disparités de législations et d'interprétations jurisprudentielles relatives à la responsabilité des contrôleurs aériens.

## ***ABSTRACT***

At the international level, standards and recommended practices adopted by the ICAO have settled the general framework followed by States in the provision of ATC services. However, as those international instruments have no binding effect, liability of air traffic controllers is governed by national regulations. Therefore, if in both the United States and France the liability regime is based on fault, nevertheless the nature of the fault and the one of the duties of air traffic controllers, as determined by the courts of each States, differ. This lack of uniformity is also obvious regarding the comparison between controllers and pilots' liabilities. To mitigate the consequences of the deficiency of harmonisation, taking into account technical improvements inherent to the field of ATC and, broadly, to air navigation, two solutions have been suggested. The first one, Free flight, is still under study whereby the second one, privatisation, has already been successfully implemented in several countries and, while being strongly considered by the French government, has by now been initiated by the American one. However, we will have no option but to ascertain that such solutions will not solve the problem pertaining to disparities of regulations and holding of the courts on the matter of air traffic controllers' liability.

## ***REMERCIEMENTS***

Je tiens, en premier lieu, à remercier le Docteur F.Schubert pour avoir accepté de bien vouloir être mon directeur de mémoire, de toujours avoir été d'une grande disponibilité tant par ses conseils et ses encouragements que par sa rapidité, malgré la distance qui nous sépare et, surtout, d'avoir suscité mon intérêt pour le domaine du contrôle de la circulation aérienne à travers ses conférences.

En second lieu, je tiens à remercier Mesdames Beer-Gabel et Burgorgue-Larsen pour avoir soutenu ma candidature au programme de maîtrise ainsi que tous les professeurs, en particulier le Professeur Milde et le Professeur Jakhu envers lesquels je porte une admiration toute particulière, pour avoir accru mon intérêt pour le droit aérien et spatial.

En troisième lieu, je serai toujours reconnaissante à Yann pour sa persévérance et sa foi en ses rêves communicatives, à Audrey «ma roommate avé l'acceng», Burcu «hoy darling salsa», Alex «we're gonna get there», et Biagio «pronto Napoli» pour m'avoir prodigué leur soutien quasi quotidien, à Stéph, Ju et Fragno pour toujours répondre présentes quand il le faut et, à Claudia «la philosophe» pour avoir partagé la partie la plus mouvementée de cette période, à savoir la dernière semaine, et pour tout le reste.

En quatrième lieu, je remercie mes parents pour avoir permis que mes désirs deviennent des réalités.

Enfin, je dédie ce mémoire à ma grand-mère dont le souvenir ne me quitte jamais : «Mamie, j'ai vu le Canada pour toi ! ».

# ***TABLE DES MATIERES***

<b>RÉSUMÉ</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>ii</b>
<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>iii</b>
<b>TABLES DES MATIÈRES</b>	<b>iv</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>1. DÉFINITION ET MISSIONS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU NIVEAU INTERNATIONAL ET LA MISE EN ŒUVRE DANS LES SYSTÈMES FRANÇAIS ET AMÉRICAIN</b>	<b>4</b>
<b>2. LE SYSTÈME DE RESPONSABILITÉ AUX ÉTATS-UNIS</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Historique de la réglementation américaine relative aux services de contrôle de la circulation aérienne</b>	<b>8</b>
<b>2.2. La responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne et l'application du <i>Federal Tort Claims Act</i></b>	<b>10</b>
2.2.1. La notion d'employé du gouvernement	11
2.2.2. La cause d'action	12
2.2.3. La loi applicable	13
2.2.4. La juridiction compétente	14
<b>2.3. Les défenses basées sur les exceptions du <i>Federal Tort Claims Act</i> ou les subsistances de l'ancien système</b>	<b>14</b>
2.3.1. L'exception de fonction discrétionnaire	14
2.3.2. L'exception de fausse représentation	16

<b>2.4. L'existence d'un devoir des contrôleurs aériens et la théorie du «Bon Samaritain»</b>	<b>18</b>
<b>2.5. Le contenu de ce devoir</b>	<b>20</b>
2.5.1. Le Manuel d'exploitation de la Federal Aviation Administration à l'usage des contrôleurs de la circulation aérienne ou le <i>Air Traffic Control Manual</i>	21
2.5.2. L'espace des aéronefs / le devoir de séparation	22
2.5.3. Le devoir d'avertir	23
2.5.4. Un devoir supplémentaire en cas d'urgence	25
<b>3. LE SYSTÈME DE RESPONSABILITÉ EN FRANCE</b>	<b>27</b>
<b>3.1. La responsabilité de l'Etat : rappel du droit administratif général</b>	<b>27</b>
<b>3.2. La notion de faute des services de la circulation aérienne</b>	<b>28</b>
<b>3.3. La responsabilité applicable</b>	<b>30</b>
3.3.1. Affaires dans lesquelles le Conseil d'Etat n'a pas retenu la responsabilité de l'Etat	31
3.3.1.1. ...par manque de preuve suffisante	31
3.3.1.2. ...parce que les circonstances sont caractérisées par l'urgence	31
3.3.1.3. ...parce le contrôleur s'est contenté de suivre les consignes en vigueur au moment où le dommage est survenu soit par son action, soit par son inaction	32
3.3.1.4. ...parce que les services de la navigation aérienne ont correctement utilisé les moyens mis à leur disposition dans le cadre de la prévention du «péril aviaire»	33
3.3.1.5. ...parce que la faute était d'une gravité insuffisante ou parce que le dommage était dû, implicitement ou explicitement, au comportement de la victime	33
3.3.2. Affaires dans lesquelles le Conseil d'Etat a jugé que la responsabilité de l'Etat pour faute commise par un agent des services de la circulation aérienne devait être engagée	34
3.3.2.1. Responsabilité pour faute lourde	34
3.3.2.2. Responsabilité pour faute simple	35
<b>3.4. Conclusion</b>	<b>36</b>
<b>4. LA RESPONSABILITÉ DES PILOTES VERSUS LA RESPONSABILITÉ DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE</b>	<b>37</b>
<b>4.1. Obligations du pilote au regard des Annexes à la Convention de Chicago et des législations et réglementations nationales</b>	<b>37</b>

<b>4.2. La théorie du contrôle</b>	<b>42</b>
<b>4.3. L'évolution de la jurisprudence américaine concernant la responsabilité du pilote</b>	<b>44</b>
4.3.1. La responsabilité première du pilote ou le concept de «pilot in command»	44
4.3.2. La relation de dépendance pilotes / contrôleurs aériens : un devoir simultané ou réciproque	46
4.3.2.1. Position de la doctrine	47
4.3.2.2. Position de la jurisprudence	49
<b>4.4. Applications particulières</b>	<b>51</b>
4.4.1. Vols VFR / IFR	51
4.4.2. Atterrissage	53
4.4.3. Décollage	55
4.4.4. Collisions en vol	55
4.4.5. Collisions résultant d'éléments liés aux conditions météorologiques	57
4.4.6. Turbulences de sillage	58
<b>4.5. Conclusion</b>	<b>60</b>
<b>5. FREE FLIGHT</b>	<b>61</b>
<b>5.1. Définition du concept de Free flight</b>	<b>61</b>
<b>5.2. Le concept de Free flight et le système global de gestion du trafic aérien</b>	<b>62</b>
5.2.1. Distinction entre le système actuel et le système Free flight	62
5.2.2. Les objectifs du FANS	64
<b>5.3. Les obstacles à la mise en œuvre du concept, d'un point de vue général</b>	<b>65</b>
5.3.1. Un nécessaire libre accès à l'espace aérien	65
5.3.2. Une nécessaire résolution du problème de la congestion des aéroports	66
5.3.3. Une nécessaire redéfinition de la relation pilotes / contrôleurs aériens	67
<b>5.4. Free flight et Etats-Unis</b>	<b>69</b>
5.4.1. Historique du concept aux Etats-Unis	69
5.4.2. Distinction Free flight / National Route Program	70
5.4.3. Free flight et privatisation : point de vue de la National Air Traffic Controllers Association	70
<b>5.5. Le concept de Free flight et les considérations technologiques</b>	<b>71</b>
5.5.1. La mise en place nécessaire d'innovations technologiques considérables	71
5.5.2. Technologies et performances humaines	74

<b>6. PRIVATISATION DES SERVICES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE</b>	<b>77</b>
<b>6.1. Définition de la notion de privatisation</b>	<b>77</b>
<b>6.2. Les raisons à l'origine de la considération d'une privatisation éventuelle</b>	<b>78</b>
6.2.1. Les retards et le «mur de la capacité»	78
6.2.2. Les contraintes budgétaires et la lenteur des processus d'acquisition d'équipements nouveaux	79
6.2.3. Une dépendance politique certaine	80
<b>6.3. Les avantages inhérents à une privatisation</b>	<b>80</b>
<b>6.4. Les implications possibles d'une privatisation</b>	<b>82</b>
<b>6.5. Les obstacles à la privatisation des services de contrôle de la circulation aérienne aux Etats-Unis</b>	<b>83</b>
6.5.1. La nécessaire modification du système de responsabilité	83
6.5.2. La modification nécessaire de la procédure de privatisation existante	84
<b>6.6. Conclusion</b>	<b>85</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>87</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>89</b>
<b>1. Documentation internationale</b>	<b>89</b>
<b>2. Réglementations nationales</b>	<b>89</b>
<b>3. Jurisprudence</b>	<b>90</b>
Etats-Unis	90
France	94
<b>4. Doctrine</b>	<b>95</b>
Monographies	95
Articles	96
Revue	99
<b>5. Autres documents</b>	<b>101</b>
<b>6. Média électronique : Internet</b>	<b>101</b>

## INTRODUCTION

En vertu de l'article 28 (a) de la Convention de Chicago<sup>1</sup>, les Etats ont la charge de fournir les installations et les services de navigation aérienne ainsi que d'adopter les systèmes normalisés tels qu'ils figurent dans les différentes Annexes<sup>2</sup> à cette Convention. Ces dernières, à cette fin, établissent des normes et des pratiques recommandées qui, si elles n'ont pas de valeur obligatoire, constituent un ensemble de règles minimums que la majorité des Etats, signataires de la Convention, ont retranscrit dans leurs législations nationales.

La fourniture des services de gestion de la circulation aérienne, qui font partie des services plus généraux de navigation aérienne, est donc également à la charge des Etats. Ceux-ci peuvent être subdivisés en trois groupes :

- les services de la circulation aérienne stricto sensu,
- la gestion des flux aériens,
- la gestion de l'espace aérien.

Notre étude ne prendra en considération que le premier de ces groupes et, plus précisément, nous nous attacherons à analyser la mise en jeu de la responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne dans les systèmes américain et français.

La structure et les missions des services de la navigation aérienne, tels qu'ils résultent des instruments internationaux existants, présentent de nombreuses similarités concernant leur transposition dans les Etats concernés.

---

<sup>1</sup> Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (entrée en vigueur le 4 avril 1947) [ci-après Convention de Chicago], art. 28(a) qui dispose :

«Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable : (a) à fournir sur son territoire des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne [...]; (b) à adopter et à mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications [...] et aux autres pratiques et règles d'exploitation [...]».

<sup>2</sup> Adoptées conformément à l'article 37 de la Convention de Chicago qui dispose :

«Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité [...]. A cette fin, l'Organisation de l'aviation civile internationale [ci-après OACI] adopte et amende [...] les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants : systèmes de communications et aides à la navigation aérienne [...]; règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne; licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien [...]».

Néanmoins, chaque Etat a été amené à développer son propre système en fonction de conditions locales spécifiques : nature et intensité du trafic, organisation des services publics nationaux, systèmes de formation et de sélection, méthode et style d'approche des problèmes opérationnels et techniques.

Il nous a semblé d'un intérêt certain de comparer la mise en pratique de cette responsabilité au sein des deux entités souveraines que sont les Etats-Unis et la France car, d'une part, elle est régie par les réglementations nationales, lesquelles ont pour objectif la sécurité aérienne, forme spéciale de sécurité publique et, d'autre part, les systèmes susvisés proviennent de traditions juridiques différentes, à savoir le droit civil et le «common law».

Du fait que la responsabilité des agences de contrôle de la circulation aérienne, traditionnellement parties de la structure gouvernementale n'a, à ce jour, fait l'objet d'aucune loi spéciale la réglementant, celles-ci sont soumises au même régime de responsabilité que l'Etat lui-même.

Ainsi, le régime en vigueur, tant aux Etats-Unis qu'en France, le régime en vigueur est celui de la responsabilité pour faute. Seulement, et c'est là une différence fondamentale, la nature de la faute est simple, pour les premiers, alors qu'elle est lourde, pour la seconde. De cette différence, nous verrons qu'il en résulte une disparité quant à l'engagement de la responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne, la conséquence immédiate étant que la définition de ce qui constitue une action ou omission fautive est loin d'être claire.

Nous nous proposons, dans une troisième section, d'analyser la jurisprudence dans la perspective de mise en jeu de la responsabilité du contrôleur de la circulation aérienne versus la responsabilité du pilote commandant de bord de l'aéronef.

Pour ce faire, nous verrons que le principe voulant que la responsabilité finale revient au pilote a été sapé par l'extension des devoirs attribués aux contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, nous montrerons en quoi il apparaît que ces deux opérateurs voient, en

fonction de leurs obligations respectives, des conditions de vol et des situations ayant entraîné l'accident, leur part de responsabilité déterminée.

Enfin, nous tenterons de mettre en évidence les futurs problèmes qui se poseront dans les cadres d'une mise en œuvre du système de Free flight et d'une privatisation des services de contrôle de la circulation aérienne et, en quoi le régime de responsabilité pourrait s'en trouver modifié.

Nous avons choisi de traiter de ces deux aspects car nous pensons que s'il est un domaine où les évolutions sont souhaitables du fait de l'accroissement constant du trafic aérien corrélant à un renforcement de l'objectif de sécurité, c'est bien celui du contrôle de la circulation aérienne et, tant le système de Free flight que la privatisation pourraient constituer des solutions appropriées.

## 1. DÉFINITION ET MISSIONS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU NIVEAU INTERNATIONAL ET LA MISE EN ŒUVRE DANS LES SYSTÈMES FRANÇAIS ET AMÉRICAIN

Au niveau international, la définition des services de la circulation aérienne, ainsi que les missions qui leur incombent, figurent dans l'Annexe 11 à la Convention de Chicago<sup>3</sup>, dont les dispositions ont été intégralement et fidèlement transposées dans les législations nationales.

En France – où les services de la circulation aérienne sont organisés et exploités par des organismes dépendants du Ministère des Transports, en charge de l'Aviation Civile, ou par des établissements à caractère public<sup>4</sup>, c'est-à-dire, en d'autres termes, par l'Etat – cette transposition résulte d'un arrêté en date du 1<sup>er</sup> décembre 1978<sup>5</sup>.

Aux Etats-Unis – où ces mêmes services sont organisés et exploités par un organisme dépendant du Department of Transportation – cette transposition résulte du *Federal Aviation Act* de 1958<sup>6</sup>.

Avant de procéder à la définition exacte des différents services de la circulation aérienne, il convient de préciser que le pilote, lorsqu'il entreprend un vol, a le choix entre deux ensembles de règles différents, fonction, d'une part, du type de licence qu'il possède et, d'autre part, des conditions météorologiques : les règles de vol à vue [ ci-après VFR ] ou celles de vol aux instruments [ ci-après IFR ].

Les premières ne peuvent être choisies que lorsque les conditions météorologiques permettent au pilote de maintenir, tout au long du vol, une certaine visibilité et un espacement minimal entre l'aéronef, les nuages et le reste du trafic aérien.

---

<sup>3</sup> O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Services de la circulation aérienne, Annexe 11 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 12<sup>ème</sup> éd., juillet 1998 [ ci-après Annexe 11 ].

<sup>4</sup> C'est, notamment, le cas pour la région parisienne où la fourniture des services de la circulation aérienne a été déléguée, par régie, aux Aéroports de Paris, établissement public à caractère industriel et commercial.

<sup>5</sup> Arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1978, J.O., 20 janvier 1979.

<sup>6</sup> Voir l'étude détaillée de ce système à la section 2.1., ci-dessous.

Les secondes peuvent être choisies quelles que soient les conditions météorologiques mais sont fortement recommandées lorsqu'il est prévu que celles-ci seront en deçà des *minimas* prescrits.

Le pilote précise son choix lors de l'établissement de son plan de vol, qu'il doit transmettre au service du contrôle de la circulation aérienne.

La typologie des services de la circulation aérienne, telle qu'elle ressort de l'Annexe 11 et des législations nationales est tripartite. Ainsi trois services distincts sont fournis :

- le service du contrôle de la circulation aérienne;
- le service d'information de vol;
- le service d'alerte.

Le service du contrôle de la circulation aérienne est lui-même subdivisé en trois services :

- le contrôle régional ou contrôle en route;
- le contrôle d'approche;
- le contrôle d'aérodrome.

Le premier a pour mission de gérer la progression des aéronefs évoluant en dehors des zones proches des aéroports et, en particulier, le trafic le long des routes aériennes<sup>7</sup>.

La France, à ce titre, possède un espace aérien divisé en cinq zones, lesquelles sont respectivement couvertes par cinq centres de contrôle régional<sup>8</sup>.

L'espace aérien des Etats-Unis, quant à lui, a été divisé en vingt-six zones géographiques, tout le trafic IFR entrant dans une de ces zones étant sous la surveillance constante d'un centre de contrôle régional<sup>9</sup>. L'originalité du système américain réside dans le fait qu'a, en plus, été créé un centre unique de régulation du trafic aérien<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Voir Dossier: Contrôle des routes du ciel, en ligne : <<http://www.dgac.fr>> (date d'accès : 15 mai 2000).

<sup>8</sup> Voir Ministère des Transports – DGAC, CAUTRA IV. Ces centres sont établis à Brest, Bordeaux, Aix-en-Provence, Reims et Athis-Mons.

<sup>9</sup> Voir P.P. Flynn, «ATC - technology and law» (1970) 2 Transp. L.J. 249, à la p. 249.

<sup>10</sup> Voir J.S. Hamilton, «Allocation of airspace as a scarce national resource» (1994-95) 21-22 Transp. L.J. 251, à la p. 281. Ce centre : «[...] monitors and manages the flow of more than 150,000 flights per day, adjusting for weather conditions and other factors affecting airports and airspace capacity nationwide. The center anticipates delays and accomplishes fuel savings by holding the flights on the ground prior to departure, allowing delays to be taken on the ground rather than inflight and by providing fuel efficiency routings». Nous précisons qu'un organe similaire existe en Europe, sous la forme d'une entité centralisée à Bruxelles, gérée par Eurocontrol, et qui régule le trafic pour l'ensemble de la région.

Le second a pour mission de gérer la phase de montée ou de descente de l'aéronef et, par conséquent, les employés de ce service se doivent de posséder une parfaite maîtrise des différentes configurations possibles de l'espace aérien autour de l'aéroport, variables en fonction des conditions météorologiques<sup>11</sup>.

Le troisième a pour mission de gérer les phases d'envol et d'atterrissage des aéronefs et, est assisté de contrôle sol dans les aéroports à forte densité<sup>12</sup>.

Ces trois services se relaient successivement afin de fournir les services du contrôle de la circulation aérienne appropriés tout au long du vol.

De manière globale, le service du contrôle de la circulation aérienne n'est assuré, en dehors des aérodromes, que dans les régions contrôlées<sup>13</sup> de l'espace aérien, l'étendue du service offert étant fonction des règles de vol et des classes d'espaces aériens choisies par les Etats<sup>14</sup> et, les instructions des contrôleurs de la circulation aérienne ont une valeur obligatoire.

Enfin, il appartient à ces services d'empêcher les abordages, au sol et en vol, entre aéronefs, d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Le service d'information de vol, quant à lui, a pour mission de fournir les avis et les informations utiles à l'exécution sûre et efficace des vols. Ce service informe les pilotes des conditions météorologiques par le biais de la radio ou par le biais de la radiodiffusion par satellite et, dans un futur proche, par le biais du système «datalink»<sup>15</sup> lorsque les

---

<sup>11</sup> Voir, pour la France, Dossier: Contrôle des routes du ciel, en ligne : <<http://www.dgac.fr>> (date d'accès : 15 mai 2000); pour les Etats-Unis, What is an air traffic controller?, en ligne : <<http://www.natca.org>> (date d'accès : 16 mars 2000).

<sup>12</sup> Voir Dossier: Contrôle des routes du ciel, en ligne : <<http://www.dgac.fr>> (date d'accès 15 mai 2000).

<sup>13</sup> O.A.C.I., Normes internationales – Règles de l'air, Annexe 2 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 9<sup>ème</sup> éd., juillet 1990 [ ci-après Annexe 2 ]. Les régions contrôlées sont définies à l'Annexe 2, chapitre 1, comme suit : « une région de contrôle est l'espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface; une zone de contrôle est l'espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée».

<sup>14</sup> Voir Annexe 11, *supra* note 3, chapitre 3.1 qui vise les bénéficiaires du service du contrôle de la circulation aérienne.

<sup>15</sup> Voir l'étude ce système à la section 5.5.1, ci-dessous.

aéronefs disposent des instruments appropriés leur permettant d'accéder à un tel mode de communication.

En France, ce service – précédemment «service opérations», devenu «organisme de paramètres» depuis un arrêté en date du 17 août 1981 – est, dans certains cas, concédé par convention aux Chambres de commerce ou aux Syndicats de communes<sup>16</sup>. La question de savoir de quelle juridiction il dépendait en cas de poursuite s'est posée, le Tribunal des conflits a tranché en spécifiant que le «service opération concédé à la Chambre de commerce contribuait à la sécurité du trafic aérien et assumait une mission administrative de service public; que dès lors toute action mettant en cause sa responsabilité en raison du mauvais fonctionnement de ce service ne peut être portée que devant la juridiction administrative»<sup>17</sup>.

Pour finir, le service d'alerte a pour objet, comme sa dénomination l'indique, d'alerter, lorsque les aéronefs ont besoin des services de recherches et de sauvetage, les organismes chargés de ces services et de prêter à ces derniers le concours nécessaire.

---

<sup>16</sup> Voir E. Quencez, «La responsabilité des services de la circulation aérienne en cas d'accident d'aéronef» (1985) 39 R.F.D.A. 13, à la p. 15.

<sup>17</sup> Tribunal des conflits, 23 février 1981.

## 2. LE SYSTÈME DE RESPONSABILITÉ AUX ETATS-UNIS

### 2.1. Historique de la réglementation américaine relative aux services de contrôle de la circulation aérienne:

Jusqu'en 1958, la réglementation relative au contrôle de la circulation dans l'espace aérien national émanait de la Civil Aeronautics Administration créée en 1938<sup>18</sup>, laquelle avait mis en place un réseau de tours de contrôle chargées de la surveillance des opérations effectuées selon les règles de vols aux instruments.

Auparavant, la majorité des tours de contrôle des aéroports était exploitée par des opérateurs privés ou par les municipalités auxquels le gouvernement fédéral délivrait des licences et proposait les procédures à suivre<sup>19</sup>. Le fait que les procédures n'aient pas réellement de caractère obligatoire avait établi un système non uniforme et, rendait, par conséquent, nécessaire l'attribution de l'exploitation des tours de contrôles à une seule et même entité, laquelle ne pouvait qu'être de nature étatique vue le caractère hautement sécuritaire qui y est rattaché.

Outre cette attribution, la CAA avait pour tâche la fixation des critères de certification auxquels devaient répondre les contrôleurs aériens, l'inspection et la certification des aéronefs, les pilotes et, était chargée de mener les enquêtes en cas d'accidents survenus sur le territoire national<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> La Civil Aeronautics Administration [ ci-après CAA ] a été instituée par le *Civil Aeronautics Act of 1938*, 52 Stat. 973-1007, codifié tel qu'amendé, 49 U.S.C. 1301-1542 (1988). La CAA, a été établie : «to designate and establish such civil airways as may be required in the public interest [...] and to acquire, establish and improve air-navigation facilities wherever necessary [...] and to operate and maintain such facilities».

<sup>19</sup> Voir S.K. Hamalian, «Liability of the United States government in cases of air traffic controller negligence» (1986) 11 Ann. Air & Sp. L. 55, à la p. 56.

<sup>20</sup> Voir P.J. Shea, «Solving america's general aviation crisis: the advantages of federal preemption over tort reform» (1995) 80/I Cornell L. Rev. 747, à la p. 751; voir aussi L.S. Kreindler, *Aviation accident law*, New York, Matthew Bender & Co. Inc., 1999, au para. 10.01 [1], pour une étude plus approfondie de l'histoire de la réglementation de l'aviation aux Etats-Unis.

Cependant, il s'avéra que le degré de sécurité espéré ne pouvait être atteint à travers la CAA puisque, entre 1956 et 1958, quatre accidents aux conséquences dramatiques<sup>21</sup> révélèrent l'insuffisance du système de contrôle du trafic aérien tel qu'il existait alors.

Le Congrès adopta donc, en 1958, le *Federal Aviation Act* qui créait la Federal Aviation Agency, devenue plus tard la Federal Aviation Administration<sup>22</sup>. Les attributions de cette agence indépendante étaient plus larges que celles de la CAA puisqu'en plus d'une mission générale de développement et de gestion du système de contrôle de la circulation aérienne pour l'Aviation civile et militaire, la FAA avait pour tâches le développement et la sécurité de l'aviation commerciale<sup>23</sup>, l'établissement de règles pour l'utilisation effective de l'espace aérien incluant les règles relatives à l'altitude des vols ou les règles relatives à la prévention des collisions entre aéronefs<sup>24</sup> ou, encore, la fourniture des infrastructures et du personnel nécessaires à la réglementation et à la protection du trafic aérien<sup>25</sup>.

En 1967, suite à la création du Department of Transportation<sup>26</sup>, la FAA perdit son statut d'agence indépendante et fut placée sous sa juridiction<sup>27</sup>.

Aujourd'hui, la totalité de l'espace aérien américain est sujet à la réglementation telle qu'elle émane de la FAA, laquelle, afin de remplir les différentes missions qui lui étaient

---

<sup>21</sup> Le plus impressionnant résultant de la collision, le 30 juin 1956, entre un DC-7 de la compagnie United Airlines et un Lockheed Constellation de la TWA et ayant entraîné la mort de 128 passagers. Voir notamment Hamalian, *supra* note 19, à la p. 56; S.J. Levy, «The expanding responsibility of the government air traffic controller» 1968 Fordham L. Rev. 401, à la p. 404.

<sup>22</sup> La première de la Federal Aviation Administration [ ci-après FAA ] a été instituée par le *Federal Aviation Act of 1958*, 52 Stat. 737-806, codifié tel qu'amendé, 49 U.S.C. 1301-1557 (1988).

<sup>23</sup> 49 U.S.C. 1303 (1988).

<sup>24</sup> 49 U.S.C. 1348(c), (1988).

<sup>25</sup> 49 U.S.C. 1348(b), (1988).

<sup>26</sup> Le Department of Transportation [ ci-après DoT ] a été institué par le *Department of Transportation Act of 1967*, 80 Stat. 931, 938 (1967).

<sup>27</sup> De plus, la charge d'enquêter en cas d'accident fut également transférée au DoT lequel a, depuis, délégué cette responsabilité au National Transportation Safety Board, agence indépendante.

assignées par délégation statutaire, a édicté un ensemble de *Federal Aviation Regulations*<sup>28</sup> qui couvrent tous les aspects relatifs au contrôle de la circulation aérienne<sup>29</sup>.

C'est donc sous la supervision de la FAA et en accord avec les FARs que les contrôleurs aériens, employés par la première et sous sa direction, exercent leur mission de guide en fournissant aux pilotes les instructions, informations, conseils et indications nécessaires à la sécurité du vol, du décollage à l'atterrissage.

## **2.2. La responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne et l'application du *Federal Tort Claims Act* :**

Jusqu'en 1946, aux Etats-Unis, était appliquée la maxime «the King can do no wrong» en vertu de laquelle l'Etat ne pouvait voir sa responsabilité engagée sauf consentement express<sup>30</sup>. De ce fait, «la responsabilité reposait tout entière sur les épaules du contrôleur de la circulation aérienne»<sup>31</sup>.

Si cette immunité de juridiction n'a pas totalement disparue, comme nous le verrons ultérieurement, l'adoption, le 2 août 1946, du *Federal Tort Claims Act*<sup>32</sup> permit que soit appliqué à l'Etat le même régime de responsabilité extra-contractuelle que pour les particuliers. En effet,

[t]he district courts [...] shall have exclusive jurisdiction of civil actions on claims against the United States, for money damages, accruing on and after January 1, 1945, for injury or loss of

---

<sup>28</sup> Les *Federal Aviation Regulations* [ ci-après FARs ] sont adoptées conformément au *Federal Aviation Act*, 49 U.S.C 1348 (1988).

<sup>29</sup> Voir par ex. FARs Part 91 : General Operating and Flights Rules, Part 93 : Special Air Traffic Rules and Airport Traffic Patterns, Part 95 : IFR Altitudes, Part 97 : Standard Instrument Approach Procedures, Part 99 : Security Control of Air Traffic.

<sup>30</sup> Voir notamment K.N. Courtois, «Standards and practice: the judiciary's role in promoting safety in the air traffic control system» (1990) 55 J. Air L. & Com. 1117, à la p. 1120; *Osborn c. Bank of the United States*, 22 U.S. (9 Wheat.) 738 (1824) : «The Constitution merely ordains, that a State, in its sovereign capacity, shall not be sued».

<sup>31</sup> Voir F. Schubert, *La responsabilité des agences du contrôle de la circulation aérienne*, Opfikon, Lenticularis, 1994, à la p. 149 [ ci-après *Responsabilité des agences* ].

<sup>32</sup> *Federal Tort Claims Act of 1946* [ ci-après FTCA ], 60 Stat. 842, codifié tel qu'amendé 28 U.S.C.S. 1346 et 2671-2680 (1990).

property, or personal injury or death caused by the negligent or wrongful act or omission of any employee of the Government while acting within the scope of his office or employment, under circumstances where the United States, if a private person, would be liable to the claimant in accordance with the law of the place where the act or omission occurred<sup>33</sup>.

### 2.2.1. La notion d'employé du gouvernement :

Pour qu'une condamnation de l'Etat soit susceptible d'intervenir, il faut que la négligence, l'omission ou l'acte fautif ait été celui d'un employé du gouvernement. Au sens du FTCA, cette notion englobe les officiers et employés de toute agence fédérale, les membres des forces armées des Etats-Unis, les personnes agissant pour le compte d'une agence fédérale et celles qui sont temporairement ou de façon permanente au service des Etats-Unis, rémunérés ou non<sup>34</sup>.

Dans la mesure où les contrôleurs aériens sont des employés de la FAA, laquelle est une agence fédérale, les fautes commises par ceux-ci peuvent engager la responsabilité de l'Etat.

De plus, les tours de contrôle ayant été précédemment exploitées par des opérateurs privés, l'Etat, en fournissant ces services, agit comme pourrait le faire une personne privée<sup>35</sup>. Ce principe a été affirmé dans l'affaire *Eastern Airlines Inc. c. Union Trust Company*<sup>36</sup> où le Gouvernement s'était défendu en arguant que le personnel des services de contrôle assumait des fonctions purement réglementaires lesquelles, ne pouvant être assumées par des personnes privées, n'entraînaient pas l'application du FTCA. La Cour réfuta ce moyen de défense puisque après avoir analysé l'histoire du contrôle du trafic aérien aux Etats-Unis, elle conclut que «an individual or corporation would of course be liable for the negligence of privately employed tower operators»<sup>37</sup>.

---

<sup>33</sup> 28 U.S.C.S. 1346 (b), (1990).

<sup>34</sup> 28 U.S.C.S 2671 (1990).

<sup>35</sup> Voir Courtois, *supra* note 29, à la p. 1124.

<sup>36</sup> *Eastern AirLines Inc.c. Union Trust Company*, 221 F.2d 62 (D.C.Cir. 1955).

<sup>37</sup> *Ibid.*

### 2.2.2. La cause d'action :

Selon le FTCA, l'action doit avoir pour base une faute, que ce soit par action ou par omission, de l'employé du gouvernement. Seront donc applicables, à la faute commise par le contrôleur aérien, les principes généraux de la «négligence» du common law américain<sup>38</sup> qui résultent de la combinaison de trois éléments :

- l'existence d'un devoir<sup>39</sup>,
- un manquement à ce devoir,
- un lien de causalité directe entre le dommage et le manquement au devoir.

Selon la théorie de la «Proof of Fault», il y a faute lorsque l'action ou l'omission, sans raison valable, est de nature à causer ou à faciliter la survenance d'un dommage ou, lorsqu'elle crée un risque déraisonnable par défaut de diligence suffisante<sup>40</sup>. La preuve de la faute pèse sur le demandeur à qui il appartient de démontrer que la «négligence» du contrôleur aérien est la cause immédiate du dommage et ce, parce que la responsabilité des services de contrôle de la circulation aérienne est illimitée.

Un auteur a défini la «négligence» comme suit : «conduct which falls below a standard which is set by the law for the protection of the community against unreasonable harm»<sup>41</sup>. Ainsi, au terme de la jurisprudence américaine, le contrôleur aérien sera considéré comme fautif s'il autorise deux aéronefs à atterrir en même temps sur la même piste<sup>42</sup>, s'il ne

---

<sup>38</sup> Voir notamment H. Sasseville, «La responsabilité civile du contrôleur aérien» (1985) 39 R.F.D.A. 267 [ci-après «Responsabilité civile»], à la p. 280; L. Barnes et W. MacDonald, «Search for the legal liability of air traffic controllers» (1969-70) 1-2 Transp. L.J. 187, à la p. 190.

<sup>39</sup> Voir l'analyse de cette question à la section 2.4., ci-dessous.

<sup>40</sup> Voir Flynn, *supra* note 9, aux pp. 257-258.

<sup>41</sup> *Ibid.*, à la p. 258.

<sup>42</sup> Voir *Eastern Airlines Inc. c. Union Trust Company*, 221 F.2d 62 (D.C.Cir. 1955).

maintient pas une distance suffisante entre deux aéronefs<sup>43</sup> ou, plus généralement, s'il enfreint les normes et réglementations de la FAA<sup>44</sup>.

### 2.2.3. La loi applicable :

Selon le FTCA, la conduite fautive doit s'apprécier au regard de la loi de l'endroit où elle a eu lieu<sup>45</sup>.

Outre le fait que cette stipulation soit en total désaccord avec la règle de conflit américaine selon laquelle la responsabilité délictuelle est gouvernée par la loi du lieu où est intervenu l'accident<sup>46</sup>, les Etats-Unis étant composés d'Etats fédérés, les législations varient d'un Etat à l'autre et, par conséquent, le résultat d'une action pourra ne pas être le même selon la localisation de la tour de contrôle en charge du vol au moment de l'accident.

Ainsi, dans l'affaire *Eastern Airlines Inc. c. Union Trust Company* précitée, l'accident intervenu dans l'Etat de Columbia résultait de l'omission des contrôleurs de la tour située dans l'Etat de Virginie d'avertir le pilote de l'aéronef qu'un autre aéronef était également en phase d'approche finale. Les juges estimèrent que «lorsque le décès survient dans un Etat autre que celui où l'acte fautif s'est produit, le FTCA nous oblige à ignorer la loi du lieu du dommage pour appliquer la loi de l'Etat où la faute a été commise»[ notre traduction ]<sup>47</sup>.

En l'espèce, la Cour appliqua donc la loi de l'Etat de Virginie, moins clémentine que celle de l'Etat de Columbia<sup>48</sup>.

---

<sup>43</sup> Voir *Johnson, Jensen, Christenson et al. c. United States*, 6 Av. Cas. 18,111, 1960 U.S.C. Av. R. 269 (E.D. Mich. 1960).

<sup>44</sup> Voir *Cattaro c. Northwest Airlines*, 236 F.Supp. 889 (E.D.Va. 1964).

<sup>45</sup> Voir Flynn, *supra* note 9, à la p. 257.

<sup>46</sup> Voir Sasseville, «Responsabilité civile», *supra* note 38, à la p. 280.

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> Dans l'Etat de Virginie le recouvrement du dommage était limité à 15 000 \$US, alors que dans l'Etat de Columbia ce recouvrement était illimité.

#### 2.2.4. La juridiction compétente :

Si la victime a le choix quant au for devant lequel elle peut intenter l'action, à savoir le tribunal du lieu de son domicile ou le tribunal du lieu de l'accident<sup>49</sup>, celle-ci, en vertu du FTCA doit obligatoirement l'être devant les tribunaux fédéraux de première instance et ce, sans jury<sup>50</sup>. En cas d'appel, et à moins qu'une révision du jugement puisse être obtenue directement devant la Cour Suprême, les juridictions compétentes sont les Cours d'appel fédérales<sup>51</sup>.

#### 2.3. Les défenses basées sur les exceptions du *Federal Tort Claims Act* ou les subsistances de l'ancien système :

Tout en consacrant la suppression de l'immunité de la puissance publique, le FTCA prévoit treize cas dans lesquels les Etats-Unis peuvent se soustraire à l'application de cette loi et pour lesquels leur responsabilité ne peut être mise en cause<sup>52</sup>. Parmi ces exceptions, nous nous attacherons à l'étude de deux que l'Etat a de suite invoqué comme moyen de défense dans les actions impliquant la faute de ses contrôleurs aériens : l'exception de fonction discrétionnaire et l'exception de fausse représentation.

##### 2.3.1. L'exception de fonction discrétionnaire :

Le FTCA dénie toute responsabilité du gouvernement fédéral des Etats-Unis en raison des actes discrétionnaires de ses agents<sup>53</sup>.

---

<sup>49</sup> Voir Barnes et MacDonald, *supra* note 38, à la p. 257.

<sup>50</sup> 28 U.S.C.S 2402 (1990).

<sup>51</sup> Voir Sasseville, «Responsabilité civile», *supra* note 38, à la p. 281.

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> 28 U.S.C.S 2680 (a), (1990). En vertu de ce para., le FTCA ne s'applique pas aux actions «based upon the exercise or performance or failure to exercise or perform a discretionary function or duty on the part of a federal agency or employee of the Government, wether or not the discretion involved be abused».

La notion de fonction discrétionnaire a fait l'objet d'une définition dans l'arrêt *Delahite c. United States*<sup>54</sup> au terme duquel il s'agit de l'aptitude des employés à agir en exerçant leur meilleur jugement, la discrétion étant présente «where there is room for policy judgment»<sup>55</sup>. Pour ce faire, la Cour avait distingué entre les décisions prises au niveau de la planification des programmes gouvernementaux [ planning level ] et celles prises au niveau de l'exécution [ operational level ].

Ainsi dans l'affaire *Eastern Airlines Inc. c. Union Trust Company*, le gouvernement alléguant «that tower operator duties are public in nature and involve the exercise of discretion and judgment» vit sa défense mise à mal. En effet, selon la Cour, bien que la décision de la FAA de se charger du système de contrôle aérien relève de son pouvoir discrétionnaire, ce dernier n'accordait aucune discrétion au personnel d'agir de façon fautive<sup>56</sup>.

La même argumentation a été reprise dans l'affaire *Ingham c. Eastern Airlines*<sup>57</sup> dans laquelle le contrôleur aérien avait omis de fournir les informations adéquates relatives aux conditions météorologiques, cette omission ayant constitué la cause immédiate de l'accident. La Cour jugea que :

When the Government decided to establish and operate an air traffic control system, that policy decision was the exercise of discretion at the planning level, and as such could not serve as the basis of liability [...] but once having made that decision, the government's employees were required thereafter to act in a reasonable manner. The failure to do so rendered the government liable for the omission or commission<sup>58</sup>.

Si la distinction opérée dans l'arrêt *Delahite c. United States* a été reprise dans la plupart des décisions qui lui ont fait suite pour déterminer l'application ou non de l'exception de fonction discrétionnaire, la Cour Suprême, dans un arrêt de principe, a redéfini ces

---

<sup>54</sup> *Delahite c. United States*, 346 U.S. 15 (1953).

<sup>55</sup> Voir P.B. Larsen, «Liability of air traffic control Agencies to foreign air carriers» 1964 *Il Diritto Aereo* 115, à la p. 126.

<sup>56</sup> *Eastern Airlines Inc. c. Union Trust Company*, 221 F.2d 62 (D.C.Cir. 1955) : «tower operators merely handle operational details which are outside the area of the discretionary functions and duties referred to in s. 2680 (a); [...] consequently, the Tort Claims Act permits the Government to be sued for damages sustained because of their negligence».

<sup>57</sup> *Ingham c. Eastern Airlines*, 373 F.2d 227 (2<sup>e</sup> Cir. 1967).

<sup>58</sup> *Ibid.*

critères de détermination<sup>59</sup>. En effet, dans l'arrêt *United States c. Varig Airlines*<sup>60</sup>, la Cour Suprême établit deux critères selon lesquels il est possible de déterminer si la décision du contrôleur aérien est, ou non, couverte par l'exception de fonction discrétionnaire.

Le premier réside dans la nature même de la décision, et non plus dans le niveau auquel elle a été prise, qui, pour soustraire l'Etat de sa responsabilité délictuelle, doit résulter de considérations politique, économique et sociale.

Le second critère à prendre en considération est celui des intentions du Congrès lorsqu'il inséra cette exception dans le FTCA. Ainsi, «it plainly was intended to encompass the discretionary acts of the Government acting in its role as a regulator of the conduct of private individuals. Congress wished to prevent judicial second-guessing of legislative and administrative decision [...]»<sup>61</sup>. A ce titre, il avait déjà été jugé que l'exception de fonction discrétionnaire empêchait toute action remettant en cause le contenu des réglementations que les contrôleurs aériens doivent respecter dans l'exercice de leurs fonctions<sup>62</sup>.

Comme Sasseville, nous pensons que

although involving an element of judgment, most of the day-to-day decisions of the ATCs in carrying their responsibilities are not protected by the discretionary function exception since the judgments or choices involved in those activities are not grounded in social, economic and political policy<sup>63</sup>.

2.3.2. L'exception de fausse représentation :

Le FTCA dénie également toute responsabilité du gouvernement fédéral des Etats-Unis lorsque l'acte d'un de ses agents résulte d'une appréciation incorrecte ou

---

<sup>59</sup> Kreindler, *supra* note 20, au para. 4.01 [10], pp. 4-47 à 4-49.

<sup>60</sup> *United States c. Varig Airlines*, 467 U.S. 797, 81 L.Ed. 2d 660, 104 S. Ct. 2755 (1984).

<sup>61</sup> *Ibid.*, aux pp. 813-814.

<sup>62</sup> Voir notamment *Miller v. United States*, 522 F.2d 386 (6<sup>e</sup> Cir. 1975); *Rulli c. United States*, 581 F.Supp. 1502, 1506 (W.D.Pz. 1984).

<sup>63</sup> H. Sasseville, *The liability of air traffic control agencies*, thèse de maîtrise en droit, Université McGill, 1985 [ ci-après *Liability* ], à la p. 66.

«misrepresentation»<sup>64</sup> des circonstances qui ont causé le dommage, sur laquelle il se sera fondé pour remplir sa mission.

L'étendue de cette exception a été précisée dans l'arrêt *United States c. Neustadt*<sup>65</sup>. Ainsi la notion de fausse représentation comprend non seulement l'appréciation incorrecte intentionnelle mais également celle dérivant de la «négligence» de l'agent. De plus, il ne sera pas fait application de l'exception si la fausse représentation est simplement accessoire à la substance de la réclamation<sup>66</sup>.

L'Etat a souvent invoqué ce moyen défense dans des affaires où le plaignant fondait son action sur la transmission d'informations erronées ou incomplètes par le contrôleur aérien au pilote, laquelle constituait la cause immédiate de l'accident.

Si la jurisprudence accepte qu'une telle défense soit invoquée, elle en refuse néanmoins l'application lorsque l'appréciation erronée de la situation résulte d'un manque de diligence de l'employé<sup>67</sup>. Ainsi, dans l'affaire *Ingham c. Eastern Airlines* précitée<sup>68</sup>, l'appareil s'écrasa à l'atterrissage suite à une erreur d'appréciation des conditions de visibilité par le contrôleur aérien, lequel avait fourni à l'équipage des informations erronées. La Cour, après avoir estimé que l'interprétation de la notion de fausse représentation par le gouvernement était beaucoup trop large, jugea que «where the gravamen of the complaint is the negligent performance of operational tasks, rather than misrepresentation, the government may not rely upon section 2680 (h) to absolve itself from liability»<sup>69</sup>.

---

<sup>64</sup> 28 U.S.C.S 2680 (h) (1990).

<sup>65</sup> *United States c. Neustadt*, 366 U.S. 696 (4<sup>e</sup> Cir. 1961).

<sup>66</sup> Voir Sasseville, «Responsabilité civile», *supra* note 38, à la p. 283.

<sup>67</sup> Voir notamment *United Airlines c. Wiener*, 335 F.2d 379 (9<sup>e</sup> Cir. 1964); *Wenninger c. United States*, 352 F.2d 523 (3<sup>e</sup> Cir. 1965).

<sup>68</sup> *Ingham c. Eastern Airlines*, 373 F.2d 227 (2<sup>e</sup> Cir. 1967).

<sup>69</sup> Voir Sasseville, *Liability*, *supra* note 63, à la p. 68.

Si l'exception de fausse représentation a été largement interprétée dans l'arrêt *United States c. Neustadt*, il nous semble que l'interprétation plus restrictive de la Cour dans l'arrêt *Ingham c. Eastern Airlines* convient mieux à l'activité exercée par les contrôleurs aériens, lesquels, si la première décision avait été suivie, se seraient vus dégagés de toute responsabilité dans tous les cas de mauvaise transmission de l'information aux pilotes.

#### **2.4. L'existence d'un devoir des contrôleurs aériens et la théorie du «Bon Samaritain»:**

Si nous avons précédemment démontré qu'il ne faisait aucun doute que les dispositions du FTCA s'appliquaient aux contrôleurs aériens lorsque leur responsabilité est mise en cause, il nous reste à déterminer s'ils sont investis d'un devoir, au sens de la «négligence» du common law américain<sup>70</sup>.

L'existence de ce devoir a été, pour la première fois, reconnue dans l'affaire *Marino c. United States*<sup>71</sup>. En l'espèce, la Cour devait se prononcer sur la responsabilité des employés d'une tour de contrôle, quant aux lésions corporelles causées à un employé de l'aéroport, travaillant sur la piste d'atterrissage, par la collision d'un aéronef de l'armée avec le tracteur qu'il conduisait. La tour de contrôle avait prévenu cet employé que des signaux lui seraient envoyés afin de le prévenir de la circulation d'aéronefs sur la piste, ce qui n'a pas été fait et ce qui, par conséquent a causé l'accident. La Cour jugea que le personnel de la tour avait le devoir de se comporter avec le soin d'un homme raisonnable et que, en l'instance, il avait fait preuve de négligence<sup>72</sup>. Elle précisa, par ailleurs, qu'il était «unnecessary to discuss whether these duties were primarily for the protection of pilots and planes, or for civilian workers and equipment»<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> Voir *supra* note 41 et le texte correspondant.

<sup>71</sup> *Marino c. United States*, 84 F.Supp. 721 (E.D. New York, 1949).

<sup>72</sup> Voir Sasseville, «Responsabilité civile», *supra* note 38, à la p. 284.

<sup>73</sup> Voir Sasseville, *Liability*, *supra* note 63, à la p. 71.

Pour la première fois également fut opposée, dans l'affaire *Marino c. United States*, la théorie du «Bon Samaritain» en vertu de laquelle lorsqu'une personne entreprend volontairement d'en aider une autre, et que cette dernière compte sur cette aide, il pèse sur la première un devoir d'agir avec soin ou comme «un homme raisonnable», au moins de façon à ne pas placer la seconde dans une position pire qu'elle ne l'aurait été sans son aide<sup>74</sup>.

Par la suite, cette théorie fut reprise quasi systématiquement par les tribunaux. Ainsi ces derniers ont affirmé que lorsque l'Etat s'engage à fournir des services dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne alors qu'aucune loi ne l'y contraint<sup>75</sup>, il est responsable si ces services sont fournis de façon fautive<sup>76</sup>. De plus, au terme de la jurisprudence, il résulte que les contrôleurs aériens doivent non seulement remplir un devoir envers les pilotes<sup>77</sup>, mais que ce devoir s'étend aux membres de l'équipage, aux passagers, à l'aéronef lui-même<sup>78</sup> et aux tiers au sol<sup>79</sup>.

Concernant le devoir envers les pilotes, et conformément à la théorie du «Bon Samaritain», certains auteurs ont plaidé en faveur de la théorie selon laquelle la responsabilité des contrôleurs aériens devrait être automatiquement engagée lorsque le dommage résulte d'une manœuvre du pilote, effectuée suite à une instruction donnée par

---

<sup>74</sup> Voir par ex. S.E. Eastman, «Liability of the ground control operator for negligence» (1950) 17 J. Air L. & Com. 170, à la p. 175. En droit français, il s'agit de la théorie du «bon père de famille».

<sup>75</sup> Notons, à cet effet, que l'article 28 de la Convention de Chicago, *supra* note 1, même s'il n'emploie pas explicitement le terme d'obligation, en crée cependant une dans la mesure où les parties à la Convention sont liées par celle-ci.

<sup>76</sup> Voir notamment *Indian Towing c. United States*, 350 U.S. 61 (1955); *United Airlines c. Wiener*, 335 F.2d 379 (5<sup>e</sup> Cir. 1964); *Ingham c. Eastern Airlines*, 373 F.2d 227 (2<sup>e</sup> Cir. 1967).

<sup>77</sup> Voir Sasseville, *Liability*, *supra* note 62, p.70.

<sup>78</sup> Voir G. Rinaldi Baccelli, «L'unification Internationale du droit privé aérien: perspectives en matière de responsabilité des transporteurs, des exploitants des aéroports et des services de contrôle de la circulationAérienne» (1983) 8 Ann. Air & Sp. L. 3, à la p. 22.

<sup>79</sup> Voir *Himmler c. United States*, 474 F.Supp. 914 (1979).

le contrôleur sans qu'il y ait été invité, si ce dommage n'était pas intervenu sans l'intervention du contrôleur aérien<sup>80</sup>.

## 2.5. Le contenu de ce devoir :

En vertu du second «*Restatement of Torts*»<sup>81</sup>, le standard selon lequel doit être appréciée la conduite de «l'homme raisonnable» peut provenir de différentes sources, lesquelles sont au nombre de quatre. Ainsi, il peut résulter :

- de la loi et/ou des réglementations administratives qui visent de manière explicite ce standard;
- de l'interprétation des précédentes par les tribunaux, lorsqu'elles n'y font pas référence explicitement;
- d'une décision juridictionnelle;
- du juge ou du jury lorsque, au regard des faits de l'espèce, l'établissement d'un tel standard s'impose mais qu'il n'existe aucun précédent tant dans la loi ou les réglementations administratives que dans les décisions juridictionnelles<sup>82</sup>.

De ce fait, il nous appartient maintenant d'étudier le contenu du devoir des contrôleurs de la circulation aérienne conformément au «restatement» précité même si, selon Sasseville, «it will always remain extremely difficult to define the exact nature and scope of ATCA duties [...]. The standard of care to apply to them is bound to change constantly, following developments in aeronautical engineering and ATC technology»<sup>83</sup>. Outre cette première difficulté, une seconde doit être mentionnée : il s'agit de la frontière entre les devoirs propres aux agents du contrôle aérien et à ceux des agents du service

---

<sup>80</sup> Voir par ex. F.P. Schubert, «Aircraft in emergency: pilots, controllers, and the protection of third parties on the surface» (1998) 23 Ann. Air & Sp. L. 1 [ ci-après «Aircraft emergency» ], à la p. 11.

<sup>81</sup> *Restatement (Second) of Torts* para. 285 (1965), cité in Courtois, *supra* note 29, aux pp. 1125-1126.

<sup>82</sup> Il convient de rappeler, ici, que les actions en responsabilité contre l'Etat ne sont jamais jugées par un jury, voir 28 U.S.C.S 2402 (1990).

<sup>83</sup> H. Sasseville, «ATC agencies: fault liability vs. strict liability» (1985) 10 Ann. Air & Sp. L. 239 [ ci-après «Fault liability» ], à la p. 245.

d'information de vol. En effet, les seconds ne devraient avoir pour tâche que la fourniture des avis et des renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols, cependant, les cours, comme nous allons nous en rendre compte en procédant à l'étude des devoirs des premiers, semblent souvent confondre les deux services.

#### 2.5.1. Le Manuel d'exploitation de la FAA à l'usage des contrôleurs de la circulation aérienne ou le *Air Traffic Control Manual* :

Les procédures que doivent suivre les contrôleurs de la circulation aérienne sont fixées par règlements gouvernementaux, lesquels sont condensés en un seul manuel : le *Air Traffic Control Manual*<sup>84</sup>.

En cas d'action en responsabilité, le fait que le contrôleur aura agi conformément ou non aux dispositions du Manuel, lesquelles constituent des normes minimales, pourra être déterminant quant à la constatation d'une faute ou non. Ainsi, il a été jugé dans l'arrêt *Delta Airlines c. United States*, que «substantial and unjustified failure to follow the procedures made mandatory by the manual is persuasive as an indication of lack of due care»<sup>85</sup>.

Contrairement à la plupart des obligations qui émanent de la loi, les dispositions du ATCM sont fixées par des règlements administratifs. Néanmoins, la majorité des tribunaux américains estiment qu'elles ont force de loi<sup>86</sup>, quand bien même elles ne créent aucuns devoirs pour les particuliers. Par contre, et cela révèle un certain paradoxe dans la mesure où la violation d'une loi entraîne normalement nécessairement la constatation d'une faute et engage la responsabilité de celui qui l'a commise, les tribunaux divergent quant à la nature de la violation des dispositions du ATCM<sup>87</sup>.

---

<sup>84</sup> Le *Air Traffic Control Manual* [ ci-après ATCM ou Manuel ] est visé par le FAA Order 7110.65 E Air Traffic Control (1988) : «This handbook prescribes air traffic control procedures and phraseology for use by personnel providing air traffic control services».

<sup>85</sup> *Delta Airlines c. United States*, 561 F.2d 381 (1<sup>er</sup> Cir. 1976).

<sup>86</sup> Kreindler, *supra* note 20, para. 4.02 [2a], à la p. 4-90.

<sup>87</sup> Voir notamment, pour une étude détaillée, Courtois, *supra* note 30, à la p. 1128 et s; Kreindler, *supra* note 20, para. 4.02 [2], à la p. 4-89 et s; Sasseville, *Liability, supra* note 63, aux pp. 89-92.

En effet, pour certains, cela constitue une faute *per se*<sup>88</sup>, alors que pour d'autres, cela constitue une faute *prima facie*<sup>89</sup> n'engageant la responsabilité du commettant que lorsque d'autres éléments sont caractérisés.

#### 2.5.2. L'espace des aéronefs / le devoir de séparation :

La mission première qui a été assignée aux contrôleurs de la circulation aérienne est celle qui consiste à assurer la séparation entre aéronefs afin que soient évitées les collisions.

Ce devoir de séparation est explicitement visé par les dispositions du ATCM<sup>90</sup>. Il incombe donc aux contrôleurs de la circulation aérienne de l'assurer dans les situations suivantes :

- entre aéronefs naviguant dans des conditions de vol IFR et à ceux naviguant dans des conditions de vol VFR mais seulement, pour ces derniers, dans l'espace aérien de classe B<sup>91</sup>;
- entre aéronefs naviguant dans les zones de contrôles<sup>92</sup> et ceux naviguant dans les zones de circulation d'aérodrome<sup>93</sup>;

---

<sup>88</sup> Voir notamment *Eastern Airlines Inc. c. Union Trust Company*, 221 F.2d 62 (D.C.Cir. 1962); *Springer c. United States*, 641 F.Supp. 913 (D.S.C. 1986).

<sup>89</sup> Voir notamment *Rodriguez c. United States*, 823 F.2d 735 (3<sup>e</sup> Cir. 1987); *Barbosa c. United States*, 811 F.2d 1444 (11<sup>e</sup> Cir. 1987).

<sup>90</sup> Voir FAA Order 7117.65 E Traffic Control ¶ 22 (1988) qui établit les niveaux de priorité que les contrôleurs de la circulation aérienne doivent prendre en considération dans l'exercice de leur fonction. Ainsi : «Give first priority to separation of aircraft as required in this handbook and to the issuance of safety advisories. Give second priority to other services that are required but do not involve separation of aircraft. Give third priority to additional services to the extent possible».

<sup>91</sup> Voir Annexe 11, *supra* note 3, chapitre 2.6.1. en vertu duquel, dans l'espace aérien de classe B, «[l]es vols IFR et VFR sont admis; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous».

<sup>92</sup> Voir FAA Order 7110.65 C, Air Traffic Control, app.4, 13 (1988) qui reprend la définition des zones de contrôle telle qu'elle résulte de l'Annexe 2, chapitre 1, *supra* note 13, en ajoutant : « (...) within which all aircraft are subject to operating rules and pilot and equipment requirements specified in FAR Part 91».

<sup>93</sup> Voir FAA Order 7110.65 C, Air Traffic Control, app.4, 39 (1988) qui définit cette zone comme étant : «the airspace surrounding designated airports wherein ATC provides radar vectoring, sequencing, and separation on a fulltime basis for all IFR and participating VFR aircraft».

- entre aéronefs sur ou au-dessus des pistes d'atterrissage, et ce, indépendamment des conditions météorologiques<sup>94</sup>.

Relativement à la dernière situation prévue par le ATCM, un tribunal américain<sup>95</sup> a eu à se prononcer sur la responsabilité d'un contrôleur aérien lequel, bien qu'ayant informé le pilote des mauvaises conditions de visibilité, l'autorisa quand même à procéder à l'atterrissage et, l'aéronef s'écrasa sur la piste à cause du brouillard. Le tribunal exonéra le contrôleur au motif qu'il avait prévenu le pilote de façon adéquate des conditions météorologiques et, précisa que «les fonctions du contrôleur se limitent à assurer le contrôle des voies aériennes et à maintenir l'espacement nécessaire entre les aéronefs de façon à prévenir les accidents à l'intérieur de la zone de contrôle et sur l'aire de mouvement»<sup>96</sup>.

Dans les autres situations non explicitement visées et dans la mesure où le ATCM n'a pu toutes les anticiper, comme nous l'avons vu précédemment, il est attendu des contrôleurs de la circulation aérienne qu'ils exercent leur meilleur jugement<sup>97</sup>.

### 2.5.3. Le devoir d'avertir :

De même que le devoir de séparation, le devoir d'avertir qui incombe aux contrôleurs de la circulation aérienne est explicitement visé par le ATCM qui enjoint aux contrôleurs : «Issue a safety advisory to an aircraft if you are aware the aircraft is on an altitude which, *in your judgment*, places it in an unsafe proximity to terrain, obstruction or other aircraft»<sup>98</sup>.

Néanmoins, l'emploi de l'expression «*in your judgment*» laisse aux contrôleurs de la circulation aérienne une certaine discrétion quant à leur décision d'avertir le pilote dans une telle situation.

---

<sup>94</sup> Voir FAA, *Airman's Information Manual* 1-52 (1982).

<sup>95</sup> Voir *Smerdon c. United States*, 135 F.Supp. 929 (D.Mass. 1955).

<sup>96</sup> Voir Sasseville, «Responsabilité civile», *supra* note 38, à la p. 285.

<sup>97</sup> C. Hatfield, «Problems of representation of air traffic controllers in mid-air litigation» (1982-83) 48 J. Air L. & Com. 1, à la p. 6.

<sup>98</sup> Voir Courtois, *supra* note 30, à la p. 1137.

Ainsi, la Cour, dans l'affaire *Biles c. United States*<sup>99</sup>, se référant directement à cette disposition de l'ATCM, jugea que, en l'espèce, le contrôleur, en ne fournissant aucun avertissement au pilote qui volait à une trop basse altitude dans une région montagneuse, s'était conformé au Manuel, la décision d'avertir étant laissée à son entière discrétion<sup>100</sup>. La Cour ajouta que le simple fait de s'être conformé au Manuel exonérait le contrôleur de toute responsabilité, adoptant l'approche suivante : «Air traffic controllers cannot be presumed to have X-ray vision and extrasensory perception. They must follow the rules and regulations that have been established by experts for their use [...]»<sup>101</sup>. S'il apparaît que dans l'affaire précitée, le devoir d'avertir ne constitue pas une obligation pour les contrôleurs de la circulation aérienne dans la situation prévue par le ATCM, cette décision reste marginale dans la mesure où la jurisprudence américaine est émaillée de nombreuses autres décisions dans lesquelles les tribunaux ont jugé que le manquement à ce devoir constituait une «négligence».

Ainsi, dans l'affaire *Hartz c. United States*<sup>102</sup>, bien que le tribunal de première instance ait affirmé qu'en dehors des devoirs explicitement visés par le Manuel, les contrôleurs n'en avaient aucun, les juges de la Cour d'appel furent d'avis contraire en affirmant : «We disapprove the view that the FAA controller is circumscribed within the narrow limits of an operation manual and nothing more». En l'espèce, fut posé le principe selon lequel non seulement il pèse sur les contrôleurs de la circulation aérienne un devoir d'avertir, mais cet avertissement doit être suffisant et pertinent. Par la suite, et outre le cas d'espèce mentionné plus haut, les tribunaux américains<sup>103</sup> adoptèrent une position uniforme selon laquelle le manquement au devoir d'avertir engageait la responsabilité des contrôleurs

---

<sup>99</sup> *Biles c. United States*, 848 F.2d 661 (5<sup>e</sup> Cir. 1988).

<sup>100</sup> *Ibid.* La motivation de la Cour était la suivante : «We are not persuaded that, in light of the judgmental factor embodied in this regulation and the facts then known to [the controller], she had a duty to warn this aircraft of the approaching mountain hazard».

<sup>101</sup> *Ibid.*

<sup>102</sup> *Hartz v. United States*, 387 F.2d 870 (5<sup>e</sup> Cir. 1968).

<sup>103</sup> Voir notamment *Allen c. United States*, 370 F.Supp. 992 (E.D.Mo 1973); *Webb c. United States*, 840 F.Supp. 1484, 1514-15 (D.Utah 1994).

lorsqu'ils connaissaient, ou auraient dû connaître, le risque qu'encourrait l'aéronef<sup>104</sup>. Cette position résulte de l'application de la théorie du «Bon Samaritain» par les juges. Précisons que si nous n'avons pris pour exemple qu'un cas relatif à une question d'altitude, le devoir d'avertir se rapporte de manière générale à tout facteur susceptible de compromettre la sécurité du vol.

#### 2.5.4. Un devoir supplémentaire en cas d'urgence :

Comme pour le devoir d'avertir, le standard de conduite des contrôleurs de la circulation aérienne en cas d'urgence est déterminé, d'un côté, par les règles contenues dans le ATCM et, de l'autre, par la jurisprudence. Cependant, et compte tenu de la nature relativement imprévisible de l'urgence, les termes du ATCM restent très généraux et, par conséquent, ne constituent que des lignes directrices<sup>105</sup>. Ainsi, le Manuel indique clairement que, vue l'infinie variété de potentielles situations d'urgence, des procédures spécifiques ne peuvent être établies.

Néanmoins, le Manuel prescrit aux contrôleurs de la circulation aérienne le comportement à adopter lorsque de telles situations émergent. Ces derniers doivent, lorsqu'ils estiment qu'une urgence existe ou est imminente, déterminer ou poursuivre la conduite qui leur semble la mieux appropriée aux circonstances, celle-ci devant être la plus conforme possible aux dispositions contenues dans le Manuel<sup>106</sup>.

De plus, la FAA, dans son programme de formation des contrôleurs nationaux, prévoit que : «[a]ll possible situations or conditions are not covered in the ATC Handbook. Controllers must use their judgment and experience whenever a situation develops that has no prescribed solution»<sup>107</sup>. Le fait qu'ils doivent se comporter de la même manière

---

<sup>104</sup> Voir Hatfield, *supra* note 97, à la p. 8.

<sup>105</sup> Voir A.J. Dilk, «Aviation tort litigation against the United States - Judicial inroads on the pilot-in-command concept» (1986-87) 52 J. Air L. & Com. 797, à la p. 813.

<sup>106</sup> FAA Order, 7110.65 Air Traffic Control 1550(d), (1988).

<sup>107</sup> FAA Advisory «National Air Traffic Training Program» Terminal lesson plan (1982) qui traite des procédures à suivre en cas de «Emergency, Radio & Radar Failure, Hijack».

que l'urgence soit réelle ou potentielle a fait l'objet de critiques de la part de la doctrine dans la mesure où «every time an aircraft takes off a potential emergency exists»<sup>108</sup>.

Le Manuel ne faisant qu'énoncer des règles très générales et laissant aux contrôleurs de la circulation aérienne une grande marge de manœuvre, la jurisprudence a précisé le contenu du devoir de ces derniers en cas d'urgence. Ainsi dans l'arrêt *Furumizo c. United States*<sup>109</sup>, les limites du devoir d'avertir précédemment étudié, furent étendues par la Cour, laquelle affirma que lorsqu'il y a urgence ou danger extrême, le contrôleur a un devoir de sécurité qui l'emporte sur tous les autres. En l'espèce, un avertissement avait été donné au pilote, cependant la Cour déclara que dans les situations où la nécessité de donner un second avertissement s'impose, le contrôleur a le devoir de le donner. Le principe énoncé dans cette décision, à savoir que le contrôleur a un devoir supérieur d'avertir des dangers qu'il sait exister en cas d'urgence, a ensuite été repris par de nombreux tribunaux<sup>110</sup>. Un second principe a été établi par la jurisprudence, il s'agit de celui selon lequel en cas d'urgence les contrôleurs doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des pilotes et des passagers, même si pour cela ils doivent aller au-delà des règles prévues par le ATCM<sup>111</sup>.

Au regard de notre étude, il apparaît que les tribunaux n'ont pas hésité à étendre les devoirs dont les contrôleurs de la circulation aérienne sont investis et, par conséquent, les situations dans lesquelles leur responsabilité est susceptible d'être engagée. Plusieurs auteurs pensent que cette tendance ne fera que se renforcer, voire même s'accroître, du fait des évolutions technologiques<sup>112</sup> et, notamment, concernant les tiers à la surface<sup>113</sup>.

---

<sup>108</sup> Dilk, *supra* note 105, à la p. 814.

<sup>109</sup> *Furumizo c. United States*, 381 F.2d 965 (9<sup>e</sup> Cir. 1967).

<sup>110</sup> Voir notamment *Stork c. United States*, 430 F.2d 1104 (9<sup>e</sup> Cir. 1970); *Daley c. United States*, 792 F.2d 1081 (11<sup>e</sup> Cir. 1986); *Hensley c. United States*, 728 F.Supp 716 (S.D.Flo. 1989).

<sup>111</sup> Voir notamment *Rudelson c. United States*, 602 F.2d 1326 (9<sup>e</sup> Cir. 1979); *In re Air Crash at Dallas/Fort Worth Airport*, 919 F.2d 1079 (5<sup>e</sup> Cir. 1989); *Connors c. United States*, 116 F.2d 228 (S.Ct. 1991).

<sup>112</sup> Voir par ex. Flynn, *supra* note 9, aux pp. 260-261.

<sup>113</sup> Voir par ex. Schubert, «Aircraft in emergency», *supra* note 80, à la p. 13.

### 3. LE SYSTÈME DE RESPONSABILITÉ EN FRANCE

Avant d'analyser les différents cas dans lesquels la responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne peut être mise en cause, au regard de la jurisprudence y afférente, il convient de s'attacher à déterminer la nature de cette responsabilité.

Les services de la circulation aérienne étant organisés et exploités par l'Etat, comme nous l'avons vu précédemment<sup>114</sup>, ils sont assimilés à des services publics. Par conséquent, ils sont réglementés par le droit administratif en vigueur et, les contrôleurs aériens ont le statut de fonctionnaires d'Etat. Donc, en cas de faute de leur part, une action en responsabilité contre l'Etat pourra être intentée.

#### 3.1. La responsabilité de l'Etat : rappel du droit administratif général

Le principe selon lequel il est possible d'engager la responsabilité civile de l'Etat a été posé par le Conseil d'Etat dans son célèbre arrêt *Blanco* dont le libellé est le suivant :

La responsabilité qui peut incomber à l'Etat pour les dommages causés aux particuliers par le fait des personnes qu'il emploie dans le service public, ne peut être régie par les principes qui sont établis dans le cadre civil pour les rapports de particuliers à particuliers. Cette responsabilité n'est ni générale, ni absolue; elle a ses règles spéciales qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droits de l'Etat avec les droits privés<sup>115</sup>.

Sauf loi spéciale, cette responsabilité de l'Etat est illimitée. Elle est le plus souvent fondée sur la faute [ responsabilité subjective ou aquilienne ] mais peut, dans certaines circonstances, trouver son fondement dans le risque [ responsabilité objective ]. Toutefois, l'activité de certains services publics de fonctionnement particulièrement délicat n'engage la responsabilité de l'Etat qu'en cas de faute lourde commise par l'un de ces agents<sup>116</sup>. A ce titre, il convient de rappeler les différents types de fautes tels qu'ils résultent de l'étude de la jurisprudence administrative générale dans la mesure où il résulte d'une décision du Conseil d'Etat datant de 1905 que « [t]oute erreur, toute

---

<sup>114</sup> Voir la section 1., ci-dessus, pour l'étude de cette question.

<sup>115</sup> Cons. d'Etat, 8 février 1873, *Blanco*.

<sup>116</sup> Voir G. Guillaume, «La responsabilité des services de la circulation aérienne en France» (1978) 3 Ann. Air & Sp. L. 133, à la p. 138.

négligence, toute irrégularité [du fait d'un agent de l'Etat] n'entraînera pas nécessairement la responsabilité pécuniaire de la puissance publique [...]»<sup>117</sup>.

Trois types ont ainsi été distingués :

- la faute commise par l'agent en dehors du service : ce type de faute est qualifié de faute personnelle et ne peut, en aucun cas, engager la responsabilité de l'Etat; seule, la responsabilité propre de l'agent pouvant servir de base à une action devant les juridictions judiciaires.

- la faute due à un mal fonctionnement du service, ce dernier n'étant imputable à aucun agent en particulier : dans ce cas, seule la responsabilité de l'Etat pourra être recherchée.

- la faute commise dans le cadre du service ou faute de service : la responsabilité de l'Etat pourra être recherchée devant le juge administratif, que la faute soit ou non détachable du service.

### **3.2. La notion de faute des services de la circulation aérienne :**

Nous ne nous attacherons qu'à l'étude du dernier type de faute puisque c'est cette dernière qui sera susceptible d'engager la responsabilité de l'Etat dans le cadre de la fourniture des services de la circulation aérienne.

Sur ce point, la doctrine a longtemps été partagée sur le degré de gravité de la faute jusqu'à ce que le Conseil d'Etat tranche la *disputatio* dans deux arrêts de principe de 1982<sup>118</sup>, ce qui n'a pas, pour autant, donné satisfaction à tous.

---

<sup>117</sup> Cons. d'Etat, 20 février 1905, Tomaso Grecco cité in G.S. Goudjo, *L'organisation et la responsabilité des services de la circulation aérienne*, thèse de DESS en droit, IFURTA, 1983, à la p. 303 :

« [...] il appartient au juge de déterminer dans chaque espèce, s'il y a faute caractérisée du service de nature à engager sa responsabilité et de tenir compte à cet effet, tout à la fois de la nature de ce service, des aléas et des difficultés qu'il comporte, de la part d'initiative et de liberté dont il a besoin, en même temps que de la nature des droits individuels intéressés, de leur importance, du degré de gêne qu'ils sont tenus de supporter, de la protection plus ou moins grande qu'ils méritent et de la gravité de l'atteinte dont ils font l'objet».

<sup>118</sup> Cons. d'Etat 26 juillet 1982, *Société Spantax et Compagnie La Equitativa*, R.F.D.A. 1982. 503 (concl. M. Genevois) [ ci-après *Spantax* ]; Cons. d'Etat 26 juillet 1982, *Société Iberia et Mutualidad de seguros del Instituto nacional de industria*, R.F.D.A. 1982. 505 (concl. M. Genevois) [ ci-après *M.U.S.I.N.I.* ].

La controverse résulte, initialement, du fait que la doctrine, afin d'établir si la responsabilité des services de la circulation aérienne devait, légitimement, être fondée sur une faute simple ou sur une faute lourde, a procédé par analogie. Aussi, a-t-elle comparé ces services aux services, plus généraux, de police. Pour ces derniers, de part le caractère difficile et délicat de leur exercice, les tribunaux exigent, pour que la responsabilité de l'Etat soit engagée, la commission d'une faute d'une particulière gravité<sup>119</sup>. Cependant cette exigence ne s'applique qu'aux activités dites «matérielles», par opposition aux activités qualifiées de juridiques qui ne nécessitent que la commission d'une faute simple<sup>120</sup>. Or, comme le relève Goudjo :

Cette distinction est-elle applicable dans le domaine du contentieux des services de la circulation aérienne ? Toute mauvaise organisation ou tout fonctionnement défectueux des services de la circulation aérienne peut-il ou non constituer *ipso facto* une faute de nature à engager la responsabilité pécuniaire de l'Etat ?<sup>121</sup>.

Dans tous les cas, et sans que les différents auteurs n'aient apporté une réponse à ces questions, le débat était lancé : la responsabilité des services de la circulation aérienne devait-elle avoir pour fondement une faute simple ou une faute lourde ?

Les tenants de la faute lourde, tels Quencez et Genevois, arguent que

les fonctions de contrôle répondent à des critères d'urgence et de conditions difficiles [...]. Les décisions à prendre par les contrôleurs doivent l'être dans des délais très courts en raison de la vitesse de ces aéronefs modernes et de leur maniabilité restreinte. Enfin, l'aéronef en vol auquel on impose un délai avant l'atterrissage ne s'arrête pas comme un véhicule terrestre pris dans un encombrement de la circulation, mais continue à voler à un niveau déterminé par le contrôle et doit donc être suivi avec attention<sup>122</sup>.

Les tenants de la faute simple, quant à eux, arguent que la nature de la faute ne doit pas dépendre de la gravité de celle-ci dans la mesure où «[e]n matière de transport, l'obligation de sécurité étant toujours une obligation de résultat, [...] toute faute de la part des services de la circulation aérienne qui concourt à la réalisation du dommage est

---

<sup>119</sup> Voir généralement C. Larroumet, *La responsabilité du fait des services de contrôle de la navigation aérienne en droit français* (1979) 33 R.F.D.A. 420.

<sup>120</sup> Goudjo, *supra* note 117, à la p. 304.

<sup>121</sup> *Ibid.*, à la p. 305.

<sup>122</sup> Quencez, *supra* note 16, à la p. 18.

susceptible d'engager la responsabilité de l'Etat»<sup>123</sup>. Selon ces derniers, l'exigence d'une faute lourde ne serait que la manifestation de la crainte que la responsabilité de l'Etat ne soit trop facilement engagée, cela pouvant avoir comme conséquence la paralysie des services publics. Maître Garnault soutient que ce régime est amoral dans la mesure où la victime du dommage résultant de la faute des services de la circulation aérienne n'a, «[...] à aucun moment, accepté d'assumer le risque de l'air»<sup>124</sup>. Ce dernier va même plus loin en proposant qu'un régime de responsabilité objective soit mis en place<sup>125</sup>.

Quoiqu'il en soit, le Conseil d'Etat a donné raison aux partisans de la faute lourde dans deux arrêts de 1982 nous semblant suffisamment clairs pour ne pas nécessiter de plus amples explications :

Considérant que la collision survenue le 5 mars 1973 à la verticale de La Planche (Loire-Atlantique) entre un aéronef Convair Coronado de la Sté Spantax et un aéronef D.C.9 de la Sté Iberia, s'est produite alors que les deux appareils, à qui le contrôle militaire de remplacement avait fixé le même niveau de vol, suivaient des itinéraires convergeant vers la même balise, qu'ils devaient survoler au même instant; qu'en négligeant d'assigner un autre niveau de vol à l'un des deux aéronefs alors que rien ne s'y opposait, en transmettant au commandant de l'aéronef Convair Coronado, en vue de retarder l'appareil, des instructions qui n'étaient pas exécutables en l'état et qui n'ont pas été complétées, en ne l'invitant enfin qu'avec retard à passer sur la fréquence du secteur de Brest et rendant aléatoires, de ce fait, les communications du Convair Coronado avec le sol, le secteur de contrôle de Mont-de-Marsan *a commis des fautes lourdes qui engagent la responsabilité de l'Etat* [ nos italiques]<sup>126</sup>.

### 3.3. La responsabilité applicable :

Après avoir procédé à un bref rappel du droit administratif général et à l'étude de la notion de faute appliquée aux services de la circulation aérienne, nous allons maintenant nous attacher à l'étude de la jurisprudence proprement dite en classifiant les décisions des juridictions administratives selon qu'elles établissent la faute lourde ou non, pour finir par

---

<sup>123</sup> Voir par ex. Goudjo, *supra* note 117, p.308.

<sup>124</sup> F. Garnault, «Réflexions sur la responsabilité des organismes de contrôle de la circulation aérienne» (1984) 38 R.F.D.A. 369, à la p. 373.

<sup>125</sup> *Ibid.*, à la p. 374.

<sup>126</sup> *Spantax et M.U.S.I.N.I.*, *supra* note 118.

un cas d'espèce dans lequel la responsabilité de l'Etat a été engagée sur le fondement d'une faute simple.

3.3.1. Affaires dans lesquelles le Conseil d'Etat n'a pas retenu la responsabilité de l'Etat...

3.3.1.1. ...par manque de preuve suffisante :

Mesdames Genin et Savarit, suite au décès de leurs maris respectifs lors de la collision d'un appareil Air France survenue le 9 août 1939, ont intenté une action contre l'Etat au motif que cette catastrophe résultait du mauvais fonctionnement de la station radiogoniométrique de Toulouse. Le Conseil d'Etat, par deux arrêts successifs motivés tous deux pareillement, a rejeté les demandes des requérantes au motif qu'elles «n'apporte(nt) pas la preuve que l'accident [...] soit imputable au fait que les renseignements fournis [...] par le poste de radiogoniométrie de Toulouse auraient été inexacts»<sup>127</sup>.

3.3.1.2. ...parce que les circonstances sont caractérisées par l'urgence :

Le 3 septembre 1950, un aéronef a été endommagé lors de l'atterrissage sur l'aérodrome militaire de Cherbourg-Querville du fait de la présence de bovins et du manque d'entretien de ce dernier. La société à laquelle appartenait l'aéronef a vu sa demande en indemnités rejetée par le Conseil d'Etat. Ce dernier estimait que, en l'espèce, aucune faute ne pouvait être relevée à la charge du commandant d'aérodrome qui, après avoir par deux fois interdit à l'aéronef de la société requérante d'atterrir, ne l'y a autorisé qu'à son troisième appel et en raison du danger auquel il le croyait exposé<sup>128</sup>.

Le Conseil d'Etat devait, ultérieurement, adopter la même approche en jugeant qu'«en tout état de cause [...] en raison du trop court laps de temps dont [l']agent [en fonction sur l'aérodrome] a disposé entre le moment où il a aperçu l'aéronef du Sieur Lagaisse et

---

<sup>127</sup> Voir Cons. d'Etat, 21 juillet 1939, *Dame veuve Genin.*; Cons. d'Etat, 1<sup>er</sup> juin 1943, *Dame veuve Savarit.*

<sup>128</sup> Voir Cons. d'Etat, 23 octobre 1957, *Société transatlantique aérienne*, Rec. 1957. 550.

l'instant de la collision, il était dans l'impossibilité d'agir utilement; que, dès lors, il n'a pas commis de faute dans l'exercice de sa mission [...]»<sup>129</sup>.

3.3.1.3. ...parce le contrôleur s'est contenté de suivre les consignes en vigueur au moment où le dommage est survenu soit par son action, soit par son inaction :

Le 2 mai 1966, un aéronef a été projeté contre celui appartenant au Sieur Vic sur l'aéroport de Nice-Côte d'azur, cette projection résultant du souffle des propulseurs d'un aéronef militaire irakien en cours d'escale technique de ravitaillement effectuant la manœuvre de départ de l'aire de garage dans laquelle il était stationné en vue de rejoindre les pistes de décollage. Le Conseil d'Etat a jugé, suite à l'action intentée par le Sieur Vic :

Considérant [...] que, le choix des aires de stationnement assignées aux aéronefs étant déterminé par les agents de l'Etat en service à la tour de contrôle, les contrôleurs de piste [...] sont seulement chargés de la mise en place des aéronefs sur les aires ainsi désignées; qu'il ne résulte pas [...] que [...] [le] contrôleur de piste ait commis une faute dans l'exécution du service qui lui incombait ainsi [...]<sup>130</sup>.

De même, mais cette fois concernant l'omission de l'agent chargé du service opération d'informer un pilote que la piste d'un aérodrome habituellement d'une largeur de 30 mètres n'était déneigée que sur 25 mètres, le Conseil d'Etat a jugé : «Considérant [...] que si [...] un nouveau message sur la situation observée [...] est parvenu [...] peu avant le décollage [...], les services du contrôle aérien [...] n'ont pas commis de faute, dans les circonstances de l'espèce, en ne prenant pas l'initiative d'alerter alors eux-mêmes l'équipage de l'appareil en partance»<sup>131</sup> et ce, dans la mesure où les services en question étaient ceux de l'aérodrome d'arrivée et non ceux de l'aérodrome de départ.

---

<sup>129</sup> Voir Cons. d'Etat, 19 juin 1974, *Dame veuve Lagaisse*.

<sup>130</sup> Cons. d'Etat, 2 juin 1982, *Vic*, R.F.D.A. 1986. 448.

<sup>131</sup> Voir Cons. d'Etat, 25 juillet 1986, *Compagnie française d'assurances européennes*, R.F.D.A. 1986. 547 [ ci-après *Compagnie française d'assurances européennes* ].

3.3.1.4. ...parce que les services de la navigation aérienne ont correctement utilisé les moyens mis à leur disposition dans le cadre de la prévention du «péril aviaire»<sup>132</sup> :

Suite aux dommages causés par l'ingestion d'oiseaux à deux aéronefs, à quatre jours d'intervalle, sur l'aérodrome de Marseille-Marignane, les services de la navigation aérienne devaient faire l'objet de poursuites par les compagnies aériennes exploitantes. Celles-ci se plaçaient sur le terrain de la faute qu'auraient commis lesdits services en raison de l'insuffisance, sur la plate-forme aéroportuaire, de dispositifs destinés à prévenir le danger que représentent les oiseaux. Or,

Considérant que [...] la prévention du danger que représentent les oiseaux aux abords de l'aérodrome de Marseille-Marignane faisait l'objet [...] de mesures spécifiques, telles que la suppression du couvert végétal, des points d'eau et des sources de nourriture, ainsi que l'utilisation de dispositifs fixes ou mobiles d'effarouchement; que le service de la navigation aérienne de l'aéroport n'a commis, ni dans sa conception, ni dans la mise en œuvre de ces moyens, de faute de nature à engager la responsabilité de l'Etat vis-à-vis des compagnies aériennes; [...]<sup>133</sup>.

3.3.1.5. ...parce que la faute était d'une gravité insuffisante ou parce que le dommage était dû, implicitement ou explicitement, au comportement de la victime :

Le Tribunal administratif de Lyon a ainsi jugé que le fait, pour les contrôleurs aériens, malgré les incidents qui avaient suivi l'atterrissage d'un premier aéronef ramenant des joueurs de football, de ne pas avoir décidé de dérouter le second aéronef ramenant le reste de l'équipe, ne constituait pas une faute lourde dans la mesure où «[...] le fait de se précipiter [...] sur la piste d'atterrissage, au devant d'un appareil qui atterrit, constitue un comportement qui diffère, par sa nature même, de celui [de tout homme prudent]»<sup>134</sup>.

---

<sup>132</sup> La prévention du péril aviaire consiste en des techniques d'effarouchement des oiseaux pour éviter leur ingestion dans les réacteurs des aéronefs. Cette activité est réglementée, en France, par un arrêté en date du 24 juillet 1989 in en ligne : <<http://cubitus.senat.fr>> (date d'accès : 23 septembre 2000).

<sup>133</sup> Voir Cons. d'Etat, 2 décembre 1987, *Compagnie Air Inter*, A.J.D.A. 1988. 166.; Cons. d'Etat, 22 mars 1989, *Compagnie Air Inter*, R.F.D.A. 1989. 560.

<sup>134</sup> Trib.Adm. Lyon, 20 octobre 1977, *Consorts Bernard*.

De manière explicite, le Conseil d'Etat a reconnu la faute du pilote de l'aéronef, lequel

[ayant] déclaré à tout instant avoir une visibilité convenable, était maître de déterminer sa fin de vol en fonction de l'état des conditions météorologiques telles qu'elles lui apparaissaient et telles qu'il avait pu les connaître [...]; que si les contrôleurs au sol n'ont pas averti M. Roulet qu'ils n'étaient pas en mesure, compte tenu de la dégradation des conditions de visibilité au sol, de le suivre à vue, ce comportement n'a pas constitué une faute lourde de nature à engager la responsabilité de l'Etat [...]<sup>135</sup>.

3.3.2. Affaires dans lesquelles le Conseil d'Etat a jugé que la responsabilité de l'Etat pour faute commise par un agent des services de la circulation aérienne devait être engagée :

Comme nous l'avons étudié précédemment, la responsabilité de l'Etat ne peut, dans le cadre des services de la navigation aérienne, être engagée que si l'agent a commis une faute caractérisée par un certain degré de gravité. Néanmoins, il est un cas d'espèce dans lequel la responsabilité de l'Etat a été engagée sur le fondement de la faute simple.

3.3.2.1. Responsabilité pour faute lourde :

Dans l'affaire de l'abordage de la Planche-sur-Mer, le Conseil d'Etat a jugé que «[...] le secteur de contrôle de Mont-de-Marsan a commis des fautes lourdes qui engagent la responsabilité de l'Etat [...]»<sup>136</sup>. De même, dans deux autres affaires, le Conseil d'Etat a estimé que la moindre erreur de jugement, la moindre information oubliée pouvant avoir des conséquences catastrophiques sur le déroulement des vols, la responsabilité de l'Etat devait être engagée<sup>137</sup>. Ainsi, concernant la collision avec le relief d'un aéronef en vol, le Conseil d'Etat a jugé

[...] qu'en autorisant le déroutement demandé sans que soit précisé au pilote qu'à l'arrivée à Reims l'aéronef serait dérouté du terrain équipé pour l'atterrissage aux instruments sur un terrain accessible seulement en vol à vue, les services de contrôle aérien responsables pour la

---

<sup>135</sup> Voir Cons. d'Etat, 8 juillet 1983, *Roulet et S.A. Mounié*, R.F.D.A. 1983. 363 [ ci-après *Roulet et S.A. Mounié* ].

<sup>136</sup> *Spantax et M.U.S.I.N.I.*, *supra* note 118.

<sup>137</sup> Voir P. Petitfils, *La responsabilité des services de la navigation aérienne en Droit français*, thèse de doctorat en droit, IFURTA, 1990.p.269.

région parisienne ont induit le pilote en erreur sur les conditions de son vol; qu'ils ont ainsi commis une faute lourde de nature à engager la responsabilité de l'Etat [...] <sup>138</sup>.

Et, concernant un abordage en vol, les juges ont estimé que le préposé au service-opérations «dont les attributions consistent à transmettre aux usagers les renseignements observés sur l'état de l'aire de manœuvre, les conditions météorologiques [...] a commis une faute lourde de nature à engager la responsabilité de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Périgueux [...]» <sup>139</sup>.

Soulignons, ici, le total manque de cohérence du Conseil d'Etat. En effet, nous ne comprenons pas en quoi le devoir d'avertir, ou plutôt la non-exécution de ce devoir, est en l'espèce de nature à engager la responsabilité de l'Etat alors qu'il ne l'est pas dans le cadre des arrêts *Roulet et S.A. Mounié* <sup>140</sup> et *Compagnie française d'assurances européennes* <sup>141</sup> précités.

### 3.3.2.2. Responsabilité pour faute simple :

Il convient de rappeler qu'il s'agit là d'un cas d'espèce, le Conseil d'Etat n'ayant pas modifié sa jurisprudence par la suite. De plus, il s'agit d'un jugement qui n'a pas conduit l'administration condamnée à faire appel, laquelle «a reconnu que sa responsabilité était engagée et demandait uniquement au Tribunal de désigner un médecin-expert» <sup>142</sup>. Enfin, les faits parlent d'eux-mêmes :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident, dont a été victime le 16 janvier 1976 M..Demain sur l'aérodrome de Tahiti-Faa aux commandes d'un aéronef de tourisme, a pour cause la faute commise dans l'exercice de sa mission par le contrôleur de la circulation aérienne, qui lui a donné prématurément l'autorisation de décoller alors que les turbulences créées par le décollage d'un gros appareil n'étaient pas dissipées [...] <sup>143</sup>.

---

<sup>138</sup> Voir Cons. d'Etat, 21 novembre 1984, *Société d'assurances Gerling-Konzern A.G*, R.F.D.A. 1985. 104.

<sup>139</sup> Voir Cons. d'Etat, 22 avril 1988, *Union aéronautique du Périgord*.

<sup>140</sup> *Roulet et S.A. Mounié*, *supra* note 135.

<sup>141</sup> *Compagnie française d'assurances européennes*, *supra* note 131.

<sup>142</sup> Quencez, *supra* note 16, à la p. 17.

<sup>143</sup> Voir Trib.Adm. Paris, 2 décembre 1980, *Sieur Demain*.

### 3.3. Conclusion :

Au regard de l'analyse de la jurisprudence précitée, force est de constater que le Conseil d'Etat, en plus de ne jamais motiver la qualification de la faute, n'a admis que la responsabilité de l'Etat ne soit engagée que dans trois affaires, lesquelles ont toutes eu des conséquences désastreuses tant sur le plan humain que sur le plan matériel.

Nous ne cherchons pas, par ce constat, à mettre en cause le raisonnement de la juridiction suprême, néanmoins nous pensons qu'il révèle une réticence certaine des juges à mettre en jeu cette responsabilité et, dès lors, à ne l'engager que dans des circonstances extrêmes.

Or, pour citer Moderne,

la nature de la faute susceptible d'entraîner la responsabilité du service doit être normalement indépendante de la gravité des conséquences dommageables de l'accident. Ce n'est pas parce que la collision de deux aéronefs en plein vol entraîne des dommages considérables que la faute à l'origine de cette collision devra nécessairement être considérée comme une faute lourde [...] encore que le juge puisse céder à une certaine pression de l'opinion publique émue par une catastrophe<sup>144</sup>.

Si l'on compare la position des juges français avec celle que suivent les tribunaux américains, il apparaît indéniable que les décisions des premiers sont illogiques.

En effet, aux Etats-Unis, il a clairement été établi qu'il pesait sur les contrôleurs de la circulation aérienne un certain nombre de devoirs; or, ces devoirs, s'ils pèsent également en pratique sur les contrôleurs français, devraient être considérés en cas de mise en cause de leur responsabilité.

Aussi, nous ne ferons que constater que les écueils que la réglementation américaine a voulu éviter en ne permettant pas que les actions intentées contre l'Etat le soient devant un jury, à savoir la pression de l'opinion publique, sont rencontrés par le système français.

---

<sup>144</sup> Cité in Petitfils, *supra* note 137, à la p. 179.

#### **4. LA RESPONSABILITÉ DES PILOTES VERSUS LA RESPONSABILITÉ DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

Quand bien même un degré élevé de sécurité a été atteint dans le domaine de l'aviation, il n'en reste pas moins qu'un accident ne peut pas toujours être évité.

Lorsque, en cas d'accident, les services de contrôle de la circulation aérienne sont impliqués, la question se pose de savoir à qui incombait la responsabilité de la conduite et de la sécurité du vol : au contrôleur de la circulation aérienne qui, grâce aux instruments technologiques modernes mis à sa disposition, pouvait diriger le vol depuis sa position au sol ; ou au pilote commandant de bord qui, de part sa position et son expertise, devrait supporter la charge d'une responsabilité absolue pour la conduite sécuritaire de son aéronef.

Avant d'analyser le cheminement de la jurisprudence, essentiellement aux Etats-Unis, dans la réponse à cette question, nous nous attacherons à l'étude des obligations qui pèsent sur le pilote commandant de bord.

##### **4.1. Obligations du pilote au regard des Annexes à la Convention de Chicago et des législations et réglementations nationales :**

Avant d'étudier les obligations qui pèsent sur le pilote commandant de bord, il convient d'abord de définir cette notion.

Selon Videla Escalada, le commandant de bord d'un aéronef est le pilote membre de l'équipage ayant les compétences requises pour assurer cette fonction, désigné par l'exploitant de l'aéronef<sup>145</sup> - en général une compagnie aérienne- et protégé par la loi en vigueur, qui détient l'autorité à bord de l'aéronef afin que soit assurée la conduite sûre, conformément à l'ordre juridique, de l'aéronef durant le temps nécessaire à l'accomplissement de l'opération dont il a la charge<sup>146</sup>.

---

<sup>145</sup> Excepté dans les cas où le pilote opère un vol sur un aéronef qui lui appartient en propre.

<sup>146</sup> F.N. Videla Escalada, *Aeronautical law*, Pays-Bas, Sijthoff & Noordhoff, 1979, à la p. 201.

Cette définition résulte de l'interprétation extensive de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago selon laquelle :

«The pilot in command shall be responsible for the operation and safety of the aeroplane and for the safety of all persons on board during the flight time»<sup>147</sup>.

Elle a été reprise dans les différentes législations nationales, notamment dans le *Code de l'Aviation Civile* français qui dispose :

Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef. Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité [...] <sup>148</sup>.

Ainsi, les attributions de droit public du commandant d'aéronef se rattachent essentiellement aux devoirs qui lui sont imposés d'assurer la préparation du voyage et son exécution dans les meilleures conditions de sécurité<sup>149</sup>.

Aux Etats-Unis, les devoirs imposés au commandant de bord résultent d'un ensemble de règles qu'il est possible de subdiviser en deux sous-ensembles : d'un côté, des règles qui ont une valeur normative et qui, comme telles, ont force de loi<sup>150</sup>; de l'autre, des règles qui ont une valeur informative et consultative et qui, comme telles, constituent plutôt des lignes directrices<sup>151</sup>.

Le premier sous-ensemble est formé des *Federal Aviation Regulations* élaborées par la FAA et qui visent tous les aspects relatifs à la sécurité. Ainsi, la FAR Part 91<sup>152</sup>, qui

---

<sup>147</sup>O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Exploitation technique des aéronefs, Annexe 6 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 6<sup>ème</sup> éd., juillet 1998, chapitre 4.5.1.

<sup>148</sup> *Code de l'Aviation Civile* [ ci-après C.A.C. ], article L. 422-2.

<sup>149</sup> Voir par ex. H. Beaubois, «Le statut juridique du commandant d'aéronef» (1955) 9 R.F.D.A. 221, à la p. 233.

<sup>150</sup> Voir notamment *Tilley c. United States*, 375 F.2d 678 (4<sup>e</sup> Cir. 1967); *Wood c. United States*, 14 Av.Cas. (CCH) 17,821, 17,823 (C.D.Cal. 1977).

<sup>151</sup> Voir toutefois R.J. Andreotti, «Promoting general aviation safety: a revision of pilot negligence law» (1993) 58 J. Air L. & Com. 1089, à la p. 1109 : «The AIM and advisory circulars are evidence of customary flying practices and are thus evidence of the standard of care» se référant à *In re N-500L Cases*, 691 F.2d 15 (1<sup>er</sup> Cir.1982).

<sup>152</sup> 14 C.F.R. §91.1 (1992).

réglemente tous les vols opérés sur le territoire américain, énonce les actions et conduites à adopter en vol afin que soit atteinte la sécurité du vol.

Le second sous-ensemble est formé du *Airman's Information Manual*<sup>153</sup> publié par la FAA, auquel il est régulièrement adjoint des circulaires consultatives. En plus de lister un certain nombre de situations dans lesquelles les pilotes doivent se référer à telle ou telle FAR, ces règles contiennent les informations fondamentales nécessaires pour exécuter un vol sur le territoire américain.

Si le commandant de bord ne peut exécuter le vol, par exemple lorsqu'il survient un problème médical en cour de vol, cette mission incombera alors au copilote, dans la mesure où deux pilotes sont à bord de l'aéronef, lequel «is second in command and as such will assist the pilot in command in any and all phases of the flight. In the absence of the pilot in command, he will assume command, and carry out all duties as required by the situation»<sup>154</sup>.

Les compétences requises que doit posséder le commandant de bord sont visées par la Convention de Chicago en son Annexe 1 qui édicte les règles minimales d'attribution des licences de pilotes<sup>155</sup>.

Ces dispositions ont été reprises aux Etats-Unis dans les FARs Part 61 et Part 67<sup>156</sup> où sont édictées les conditions minimales d'évaluation des compétences des pilotes, de délivrance des licences de pilote<sup>157</sup> et des certificats médicaux dans la mesure où aucune

---

<sup>153</sup> FAA, *Airman's Information Manual* (1992) [ ci-après AIM ], aux pp. 1-14.

<sup>154</sup> Voir Captain R. Kane et T. Pyne, «The legal status and liability of the copilot - part I» (1994) 19 Air & Sp. L. 290, à la p. 293.

<sup>155</sup> O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Licences du personnel, Annexe 1 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 8<sup>ème</sup> éd., juillet 1988 [ ci-après Annexe 1 ], chapitre 2. Il existe plusieurs types de licences : licence de pilote privé, licence de pilote professionnel, licence de pilote de ligne.

<sup>156</sup> 14 C.F.R. §61.1 et §67.1 (1992).

<sup>157</sup> Voir Andreotti, *supra* note 151, aux pp. 1100-1101 : «Part 61 defines different types of pilot certificates (...). Most types of pilot certificates have different ratings for particular aircraft categories (...) and some of the categories are further divided into class ratings (...). For each certificate, category rating, and class rating that a pilot desires, the pilot must meet specific eligibility requirements and demonstrate a minimum level of knowledge and proficiency».

personne atteinte de problèmes de santé ne peut être autorisée à devenir pilote. Il découle des FARs que le pilote doit être capable d'opérer un vol, de procéder à des approches d'atterrissage correctes ou manquées, et ce sans l'aide d'un contrôleur aérien<sup>158</sup> dans la mesure où lors du vol, conformément aux FARs, le pilote se réfère aux instruments de navigation à sa disposition, sans s'en remettre en continu aux instructions des contrôleurs de la circulation aérienne<sup>159</sup>.

Toute conduite non conforme aux compétences attendues des pilotes peut entraîner non seulement leur licenciement mais également le retrait de leurs licences. C'est ce qui a été jugé dans l'arrêt anglais *Taylor c. Alidair Limited*<sup>160</sup> dans lequel le tribunal a affirmé : «there are activities in which the degree of professional skill which must be required is so high and the potential consequences of the smallest departure from that high-standard are so serious that one failure to perform in accordance with those standards is enough to justify dismissal»<sup>161</sup>.

Notons également que dans les *Principes de déontologie applicables aux pilotes professionnels*<sup>162</sup>, il est précisé que dans la mesure où le pilote est responsable de l'exécution de la mission qu'il a accepté et de la sécurité immédiate, «il doit refuser la mission lorsqu'il estime ne pas être capable de la mener à bien».

Cependant, pour certains auteurs qui se réfèrent à l'arrêt *Long c. Clinton Aviation Co.*<sup>163</sup>, bien que le niveau de compétence requis soit élevé, des erreurs de jugement peuvent

---

<sup>158</sup> Dilk, *supra* note 105, à la p. 800.

<sup>159</sup> *Ibid.*, à la p. 801.

<sup>160</sup> *Taylor c. Alidair Limited*, (1976) I.R.L.R 420.

<sup>161</sup> *Ibid.*

<sup>162</sup> Académie Nationale de l'Air et de l'Espace, *Principes de déontologie applicables aux pilotes professionnels*, Toulouse, Dossier n°4, 1991.

<sup>163</sup> *Long c. Clinton Aviation Co.*, 180 F.2d. 665 (C.A.Colo. 1950).

parfois être la cause de l'accident et celles-ci ne devraient pas entraîner de sanctions à l'encontre du pilote<sup>164</sup>. En l'espèce le tribunal adopta la position suivante :

In the absence of Statute providing otherwise, pilot is not required to exercise extreme care and caution in operation of airplane, but only ordinary care in circumstances. Ordinary care of airplane pilot is doing or failure to do that which an experienced pilot, having due regard for safety of himself and others, would do or fail to do under same or similar circumstances<sup>165</sup>.

Enfin, l'identification du commandant de bord est d'importance majeure puisqu'en cas d'infractions commises à bord de l'aéronef, alors qu'il vole dans un espace aérien qui ne relève de la souveraineté d'aucun Etat, par exemple en Haute Mer<sup>166</sup>, la loi applicable sera déterminée par sa nationalité<sup>167</sup>.

En résumé, nous pouvons dire que le commandant de bord étant responsable de la sûreté sur son vol, il lui appartient de recevoir les consignes à appliquer ainsi que toutes informations particulières, de s'assurer que des mesures suffisantes garantissent la sûreté, et de s'écarter, chaque fois que les circonstances le justifient, des procédures établies dans le seul but de maintenir le niveau de sûreté exigé par les autorités compétentes<sup>168</sup>. Pour ce faire, le commandant de bord peut aller jusqu'à différer ou suspendre le départ.

Un auteur va même plus loin en préconisant que, dans le but d'éviter une collision, le pilote «is under an obligation to take whatever steps are necessary : even if the danger is the result of the wrongful actions of another, and the necessary steps are non-standard and perhaps even criminal»<sup>169</sup>. Nous ne suivons pas ce point de vue étant donné que dans les cas où le pilote prendrait des mesures de nature criminelle, il verrait sa responsabilité pénale engagée, laquelle ne sera pas traitée ici<sup>170</sup>.

---

<sup>164</sup> Voir par ex. R. Hurst, *Pilot error : a professional study of contributory factors*, Londres, Crosby Lockwood Staples, 1976, à la p. 209.

<sup>165</sup> *Long c. Clinton Aviation Co.*, 180 F.2d. 665 (C.A.Colo. 1950).

<sup>166</sup> Convention de Chicago, *supra* note 1, article 12.

<sup>167</sup> Voir Videla Escalada, *supra* note 146, à la p. 208.

<sup>168</sup> Voir B. Pestel, «Le commandant de bord et la sûreté» (1997) 50 R.F.D.A. 5, à la p. 12.

<sup>169</sup> Voir Hurst, *supra* note 164, à la p. 200.

<sup>170</sup> Voir notamment, pour l'étude de cette question R. Dettling-Ott, «Criminal liability of airline pilots: three recent decisions» (1988) 13 Air L. 4.; B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens*, Paris, Précis

#### 4.2. La théorie du contrôle :

Selon cette théorie, ce que Petitfils appelle la tenue machine<sup>171</sup>, le contrôle physique de l'aéronef étant opéré à partir du cockpit, il paraît manifeste que le pilote sera responsable de la tenue de sa machine. Cette dernière doit être entendue dans les termes suivant : «il s'agit des manœuvres effectuées par le pilote sur les commandes de l'aéronef pour le maintenir à l'intérieur des voies de circulation lors du roulage et lui conserver une attitude stable dans les airs lors des phases de décollage, de croisière et d'atterrissage»<sup>172</sup>. En outre, seul le pilote ayant la connaissance des capacités techniques de son aéronef, il ne peut blâmer le contrôleur aérien s'il vient à exécuter une instruction qui irait à l'encontre de celles-ci.

Cette théorie est l'interprétation directe de l'Annexe 2 à la Convention de Chicago qui prévoit que la conduite de l'aéronef est sous l'autorité du pilote en disposant que : «le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, sera responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef ; toutefois, il pourra déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité»<sup>173</sup>.

Son application peut être non seulement recherchée dans la jurisprudence américaine mais également dans la jurisprudence française.

Ainsi, pour ce qui est de la seconde, dans l'arrêt *Roulet et S.A. Mounié*<sup>174</sup>, le Conseil d'Etat, afin de justifier sa décision de ne pas engager la responsabilité des contrôleurs au sol, invoqua l'article 241 du décret du 2 mars 1971 au terme duquel : «le pilote

---

Dalloz, 1996 concernant le délit de mise en danger d'autrui visé à l'article 223-1 du Nouveau Code Pénal; P.J. Kolczynski, «The criminal liability of aviators and related issues of mixed criminal-civil litigation : a venture in the twilight zone» (1985) 51 J. Air L. & Com. 12.; A.A. Van Wijk, «Criminal liability of pilots following an airline accident : a history of the issue within the IFALPA» (1984) 9 Air L. 66.

<sup>171</sup> Petitfils, *supra* note 137, aux pp. 224-225.

<sup>172</sup> *Ibid.*, à la p. 224.

<sup>173</sup> O.A.C.I., Annexe 2, *supra* note 13, au chapitre 2.3.1.

<sup>174</sup> *Roulet et S.A. Mounié*, *supra* note 135.

commandant de bord est responsable de la conduite de l'aéronef et décide en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en a le commandement»<sup>175</sup>.

Pour ce qui est de la première, nous ne nous attacherons qu'aux décisions dans lesquelles les tribunaux y ont fait explicitement référence. Ainsi, les employés d'une tour de contrôle se sont vus exonérés de toute responsabilité, laquelle fut par contre engagée pour les pilotes, concernant une collision en plein vol ayant causé la mort de 128 personnes au motif qu'ils ne faisaient qu'offrir aide et directives aux pilotes pour les manœuvres d'approche et d'atterrissage, et que le contrôle de l'appareil n'était pas dans leurs mains les pilotes étant réputés en avoir le contrôle exclusif<sup>176</sup>.

La Cour suit, dans son raisonnement, un jugement antérieurement rendu à l'issue duquel le tribunal avait estimé que «the pilot has complete physical control of the mechanism, even to the point of disregarding regulations for the immediate safety of the passengers»<sup>177</sup>.

La théorie du contrôle s'applique pleinement dans les cas où s'écrase un aéronef à doubles commandes et, qu'il ne peut être établi la preuve de l'identité du pilote qui était aux commandes de l'appareil au moment de l'accident.

S'il s'agit d'un aéronef de ligne, dans tous les cas, le contrôle de l'aéronef incombe au commandant de bord, même si les commandes de l'appareil étaient dans les mains du copilote. Par contre, s'il s'agit d'un aéronef privé, et que les ayants-droits d'une des victimes veulent intenter une action en justice, le problème reste entier car qui poursuivre dans ces cas-là. La majorité des Cours s'accordent sur le fait que, à défaut de preuve suffisante, une action ne peut être entreprise, même si certaines se fondent sur une présomption de l'identité du pilote aux commandes de l'aéronef<sup>178</sup>.

---

<sup>175</sup> Décret du 2 mars 1971, article 241 codifié dans le C.A.C. à l'article D. 131-7 Annexe I.

<sup>176</sup> Voir *Sawyer c. United States*, 297 F.Supp. 324 (E.D., N.Y. 1969).

<sup>177</sup> Voir *Lobel c. American Airlines*, 192 F.2d 217 (2<sup>e</sup> Cir. 1951).

<sup>178</sup> Voir par ex. B.D. Bleisch, «Proof of pilot identity in matter arising from the crash of dual control aircraft» (1997) 62 J. Air L. & Com. 681, aux pp. 682-690.

### 4.3. L'évolution de la jurisprudence américaine concernant la responsabilité du pilote :

#### 4.3.1. La responsabilité première du pilote ou le concept de «pilot in command» :

Les tribunaux se sont régulièrement appuyés sur la théorie du contrôle pour défendre l'idée que la responsabilité quant à la sécurité de l'appareil et des passagers pesait en premier lieu sur le pilote. Ce principe, communément appelé par la doctrine «the pilot in command concept», trouve ses origines dans l'aviation militaire<sup>179</sup>. Il servait ainsi de base à la détermination des responsabilités que devaient assumer les pilotes militaires dans la mesure où il était considéré que ces derniers étaient les plus à même de connaître leurs limites, de part leur formation et leur expérience. Cette règle a été transposée aux pilotes civils avec l'adoption de la FAR Part 91 au terme de laquelle : «The pilot in command of an aircraft is directly responsible for, and is the final authority as to, the operation of that aircraft»<sup>180</sup>. Cette réglementation est la transcription d'une disposition de l'Annexe 2 à la Convention de Chicago<sup>181</sup>.

Conformément à ce principe, le pilote, s'il doit obéir aux injonctions des services de la circulation aérienne, détient le pouvoir décisif final et il lui appartient de décider, en dernier ressort, si de telles injonctions compromettent, auquel cas il peut s'en départir, ou non la sécurité du vol dont il a la charge. De ce fait il pèse sur celui-ci en cas d'accident la responsabilité première alors que pèse sur les contrôleurs une responsabilité secondaire. Ainsi, il a été jugé dans l'arrêt *Wood c. United States*<sup>182</sup> que lorsqu'un doute existe sur la personne, du pilote ou du contrôleur, qui a violé une réglementation, la responsabilité relative aux conséquences d'une telle violation pèse systématiquement sur le pilote et ce, en vertu des dispositions de la FAR Part 91 précédemment citée.

---

<sup>179</sup> Voir *Dilk*, *supra* note 105, à la p. 800.

<sup>180</sup> 14 C.F.R. §91.3 (a), (1992).

<sup>181</sup> O.A.C.I., Annexe 2, *supra* note 13, au chapitre 2.4 : «Le pilote commandant de bord d'un aéronef décidera en dernier ressort de l'utilisation de cet aéronef tant qu'il en aura le commandement».

<sup>182</sup> *Wood c. United States*, 14 Av.Cas. (CCH) 17,821, 17,823 (C.D.Cal. 1977).

Antérieurement un tribunal avait déclaré que : «(the pilot) alone knows the capability of his aircraft, and he and he alone knows his own qualification to operate the aircraft»<sup>183</sup>.

Il est bien sûr évident que les tribunaux ne font peser la responsabilité première sur les pilotes que parce qu'ils connaissent ou du moins sont censés connaître, les faits essentiels à la sécurité du vol<sup>184</sup>. Cela inclut la connaissance des FARs, du AIM, des conditions météorologiques tout au long du vol, du relief, et des procédures et limites du type d'aéronef dont ils ont les commandes<sup>185</sup>.

En outre, les pilotes doivent exercer une constante vigilance quant aux dangers qui seraient portés à leur connaissance soit de visu, soit par les instruments dont ils disposent<sup>186</sup>. Ainsi, dans l'arrêt *Schultetus c. United States*<sup>187</sup>, cette règle a clairement été énoncée concernant les vols à vue. En l'espèce, une collision en plein vol est intervenue dans une zone de contrôle, et sous les yeux des contrôleurs sans que ceux-ci n'interviennent d'aucune façon, entre deux aéronefs volant VFR. Les juges estimèrent que, dans de telles conditions, la responsabilité directe d'éviter d'entrer en collision avec les autres appareils incombait au pilote, ajoutant que les autorisations ou informations que le contrôleur fournit au pilote n'ont pour but que d'aider ce dernier à éviter les accidents. Ils allèrent même jusqu'à dire que même en cas de faute des contrôleurs, il n'existe pas de cause d'action quand le pilote vole VFR. Cette position extrême fut, plus tard, reprise dans une affaire où la Cour décida qu'en conditions de vol à vue, le contrôleur aérien n'a pas à juger du danger que constituent les conditions météorologiques défavorables rencontrées par l'aéronef et il ne peut dès lors être tenu pour responsable de la manœuvre dommageable qui s'en est suivie<sup>188</sup>. Dans de telles circonstances, il appartient à chaque pilote de prendre les décisions propres à assurer la sécurité de son vol.

---

<sup>183</sup> Voir *Spaulding c. United States*, 455 F.2d 222 (9<sup>e</sup> Cir. 1972).

<sup>184</sup> Voir par ex. *American Airlines Inc. c. United States*, 418 F.2d 180 (5<sup>e</sup> Cir. 1969).

<sup>185</sup> Voir notamment *In re Air Crash at Dallas/Fort Worth Airport*, 919 F. 2d 1079 (5<sup>e</sup> Cir. 1989); *Connors c. United States*, 502 U.S. 899 (1991); *McDaniel c. United States*, 553 F.Supp. 910 (N.D.Cal. 1982).

<sup>186</sup> Voir par ex. *Spaulding c. United States*, 455 F.2d 222 (9<sup>e</sup> Cir. 1972).

<sup>187</sup> *Schultetus c. United States*, 277 F.2d 322 (5<sup>e</sup> Cir. 1960); voir aussi, *Miller c. United States*, 303 F.2d 703 (9<sup>e</sup> Cir. 1962).

<sup>188</sup> Voir *Tilley c. United States*, 375 F.2d 678 (4<sup>e</sup> Cir. 1967).

Selon Abeyratne, suivi par d'autres auteurs<sup>189</sup> qui ont également abondé en ce sens, la présomption de responsabilité qui pèse sur le pilote ne devrait pas conduire les tribunaux à l'engager quasi systématiquement. Aussi cette règle devrait-elle faire l'objet d'un adoucissement et, selon cet auteur, les Cours devraient-elles permettre au pilote, à cette fin, qu'ils apportent la preuve que :

- a. He had shown absolute dedication to ensuring the safety of his aircraft and the passengers at all cost.
- b. It was impossible in a given instance to adhere to accepted professional practice and that his conduct did not in any way prejudice the safety of the aircraft and the passengers.
- c. His judgment was that of the reasonable professional man taking into consideration the special knowledge and expertise he possessed.
- d. His conduct in deviating from accepted professional norms was justifiable as there was no risk involved at all and that such deviation would have precluded loss to his employer and inconvenience to passengers [...]<sup>190</sup>.

Si quelques tribunaux appliquent encore le principe de responsabilité première du pilote commandant de bord, la grande majorité a évolué dans le sens prescrit par Abeyratne, en reconnaissant l'existence d'une responsabilité concurrente des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne fondée sur une dépendance accrue des équipages vis-à-vis des services au sol.

4.3.2. La relation de dépendance pilotes / contrôleurs aériens : un devoir simultané ou réciproque.

Cette relation de dépendance est manifeste à plusieurs égards et, a été reconnue tant par la doctrine que par la jurisprudence. Tandis que la première s'est plutôt positionnée sur le terrain de la communication entre pilotes et contrôleurs aériens, la seconde a analysé cette relation en terme de devoir simultané et réciproque incombant aux précédents.

---

<sup>189</sup> Voir notamment Captain H. Geut, «The law: the pilot and the air traffic controller - division of responsibilities» (1988) 13 Air L. 256, à la p. 259; K. McChesney Goodman et S. Davis «Free flight and the pilot-in-command concept: a recipe for disaster?» (1997) 62 J. Air L. & Com. 653.

<sup>190</sup> R.I.R. Abeyratne, «Negligence of the aircraft commander and bad airmanship - new frontiers» (1987) 12 Air L. 3, à la p. 10.

#### 4.3.2.1. Position de la doctrine :

Concernant la position de la doctrine, celle-ci s'est fondée sur le fait que la relation de confiance entre pilotes et contrôleurs était unique dans la mesure où les premiers, dans l'exercice de leur mission, sont suivis par les seconds quels que soient les types d'appareils pilotés et quelles que soient les conditions météorologiques, les contrôleurs constituant le support qui a permis que soit possible la navigation sûre de tous types d'aéronefs, pilotés par toutes les catégories de pilotes, suivant différents plans de vol pour atteindre des aéroports de niveaux de complexité variables<sup>191</sup>.

Néanmoins, il arrive fréquemment que des erreurs surviennent, lesquelles sont la cause d'accidents. Nous nous attacherons, ici, à l'étude d'erreurs résultant de l'incompréhension entre pilotes et contrôleurs aériens. L'illustration de cette incompréhension pourrait être recherchée dans l'exemple suivant : alors qu'un pilote demandait un changement de clairance afin d'éviter un orage en vol, le contrôleur répliqua qu'un autre aéronef occupait déjà la route demandée ; le commandant de bord sollicita alors qu'il soit placé sous guidage radar dans l'espace entourant l'orage, le contrôleur ne pouvant satisfaire à cette demande se justifia en arguant qu'il était déjà trop occupé à diriger d'autres aéronefs. La réaction du pilote fut la suivante : «Son, am I up here to make it easier for you to do your job down there, or are you down there to make it easier for me to do my job up there?»<sup>192</sup>; ce constat suffit au contrôleur pour qu'il s'exécute.

Cet exemple constitue la parfaite illustration de la thèse défendue par Petitfils selon laquelle

lorsque l'autonomie opérationnelle du pilote n'existe plus, celui-ci tombe dans une véritable situation de dépendance vis-à-vis des services au sol. [...] non seulement les contrôleurs et les pilotes ont une responsabilité concurrente, mais [...] les devoirs du contrôleur l'emportent sur l'obligation du pilote de reconnaître et d'éviter les dangers qui devraient lui être apparents<sup>193</sup>.

Sans totalement adhérer à ce point de vue, Early a également parlé de responsabilité concurrente, estimant que «depending on the facts and circumstances in a particular

---

<sup>191</sup> Voir Dr. R.O. Besco, «An awkward alliance: the controller/pilot team» (October – December 1997) 39 *Journal of ATC* 24, à la p. 24.

<sup>192</sup> *Ibid.*, à la p. 26.

<sup>193</sup> Petitfils, *supra* note 137, à la p. 238.

situation the duty of care that is owed by the pilot or the controller may be different but their efforts complement each other»<sup>194</sup>.

Nous considérons, pour notre part, que ce dernier point de vue est plus approprié à la réalité que le premier qui, nous semble-t-il, est un tant soit peu extrême. Ainsi, nous mentionnerons, pour exemple, une affaire dans laquelle le tribunal a estimé que, dans les circonstances de l'espèce, seul le pilote était à même de juger s'il était confronté à une situation d'urgence ou non, et que donc en s'abstenant de communiquer cet état aux contrôleurs, ces derniers ne pouvaient être tenus pour responsable ayant agi conformément à leur compréhension de la situation telle qu'elle découlait des informations en leur possession<sup>195</sup>.

Sur le plan de la communication pilotes / contrôleurs aériens stricto sensu, certains auteurs ont relevé qu'il appartenait au contrôleur de vérifier que ses instructions ont été correctement comprises par le pilote, lui seul disposant de la technologie adéquate pour repérer certains dangers<sup>196</sup>. En effet, des problèmes liés à la compréhension surviennent régulièrement et sont dus à plusieurs facteurs, parmi lesquels la distraction, une baisse de vigilance, la panique, l'usage de termes non appropriés à la situation ou encore, l'usage de langues différentes.

Concernant ce dernier facteur, même si l'Annexe 10 à la Convention de Chicago<sup>197</sup> précise que la langue universelle employée tant par les pilotes que les contrôleurs aériens devrait être l'anglais, comme le souligne Kean, «there may still be circumstances when the pilot and the air traffic controller do not share a common language in which they communicate [as] there are no *binding* international requirement that pilots and controllers must demonstrate their proficiency in that language» [ nos italiques ]<sup>198</sup>.

---

<sup>194</sup> S.B. Early, «The expanding liability of air traffic controllers» (1973) 39 J. Air L. & Com. 599, à la p. 267.

<sup>195</sup> Voir *Thurston c. United States*, 888 F.Supp. 1100 (D.Utah 1995).

<sup>196</sup> Voir par ex. W.J. Baker, «Free flight: the pilot's perspective» *Inter Pilot* (September 1996) 16.

<sup>197</sup> O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Télécommunications aéronautiques, Annexe 10 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 5<sup>ème</sup> éd., juillet 1995., chapitre 5.2.1.1.2.

<sup>198</sup> A. Kean, «The language of air traffic control» 1990 J. Bus. L. 524.

#### 4.3.2.2. Position de la jurisprudence :

Les tribunaux ont adouci leur position selon laquelle la responsabilité première incombait aux pilotes en introduisant la notion de devoir simultané ou réciproque. Selon cette théorie, la charge de la sécurité de l'aéronef pèse à la fois sur les épaules du pilote et sur celles des services de contrôle de la navigation aérienne. Ainsi, si le pilote a toujours la responsabilité première, celle-ci est subordonnée à la réception de toute l'information nécessaire à la sécurité du vol.

En France, cette réciprocité a été implicitement reconnue dans les trois affaires où le Conseil d'Etat a admis la responsabilité de l'Etat<sup>199</sup>. Dans la mesure où nous avons déjà procédé à l'étude de ces dernières, nous allons nous attacher à celle de la jurisprudence américaine.

Aux Etats-Unis, la théorie de la responsabilité première du pilote fut rejetée pour la première fois dans l'arrêt *Maryland c. United States*<sup>200</sup>. En l'espèce, la Cour affirma :

There is obviously no doubt that the pilot is under an obligation to use a high degree of care and vigilance in navigating his airplane. This obligation, however, does not detract from the *reciprocal duty* devolved on other persons, such as the controllers in the Traffic Control Center [...], although the pilot is primarily responsible for operation of the aircraft, there is a *concurrent, reciprocal duty* on behalf of ATC that is not neutralized by the pilot's own negligence [ nos italiques ]<sup>201</sup>.

Cette nouvelle approche a, par la suite, été confirmée par plusieurs tribunaux, certains allant même jusqu'à reconnaître l'existence de ce devoir simultané que les règles de vol soient VFR ou IFR<sup>202</sup>.

En effet, dans l'exercice de son devoir de décision finale, le pilote doit, en règle générale, se conformer aux instructions données par le contrôleur qui a, ou est supposé avoir, une

---

<sup>199</sup> Voir la section 3.3.2.1., ci-dessus, pour l'analyse de cette question.

<sup>200</sup> *Maryland c. United States*, 257 F.Supp. 317 (D.C. 1966).

<sup>201</sup> *Ibid.*

<sup>202</sup> Voir notamment *Mattschei c. United States*, 600 F.2d 205 (9<sup>e</sup> Cir. 1979); *In re Greenwood Air Crash*, 924 F.Supp. 1518 (S.D.Ind. 1995).

connaissance plus approfondie de la situation. C'est, notamment, le cas lorsque surviennent des événements imprévus tels la détérioration de la visibilité ou des conditions météorologiques<sup>203</sup>.

Néanmoins, cela ne dégage pas le pilote de toute responsabilité, d'agir conformément aux directives ou en tenant compte des informations données par le contrôleur, lorsque celles-ci sont erronées et qu'il aurait dû les remettre en cause<sup>204</sup>. Le problème qui survient alors pour déterminer la part de responsabilité de chacun des acteurs vient de l'étendue des informations à leur disposition.

Dans les cas où le contrôleur était le plus à même d'avoir connaissance du danger, il a été jugé responsable du dommage causé par son défaut de prévenir le pilote<sup>205</sup>. Inversement, lorsque l'information est plus aisément accessible au pilote, une plus grande responsabilité pèse sur celui-ci<sup>206</sup>.

Cependant, la détermination de l'attribution de la responsabilité à l'une ou l'autre des deux parties n'est pas toujours aussi évidente. Ainsi, dans l'affaire *Stork c. United States*<sup>207</sup>, un aéronef s'était-il écrasé après avoir reçu l'autorisation de décoller dans des conditions météorologiques inférieures aux *minimas* prescrits par la FAA. En appel, les Etats-Unis, se fondant sur le principe qu'une autorisation de décoller n'est ni un ordre ni une garantie que la manœuvre ne comporte aucun danger, soutenaient qu'en règle générale le contrôleur n'a aucune autorité, lorsque le trafic le permet, pour refuser une autorisation et, qu'il appartient au seul pilote, en possession des informations

---

<sup>203</sup> Voir par ex. *Ingham c. Eastern Airlines*, 373 F.2d 227 (2<sup>e</sup> Cir. 1967).

<sup>204</sup> Comparer, pour une illustration de ce paradoxe, FAR Part 91 qui, d'une part, interdit au pilote de manœuvrer son appareil en contradiction avec les directives des contrôleurs aériens, sous peine d'amende mais qui, d'autre part, affirme que le pouvoir décisif final lui appartient et que, en conséquence, il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter un danger imminent.

<sup>205</sup> Voir notamment *Gill c. United States*, 429 F.2d 1072 (5<sup>e</sup> Cir. 1970); *Rudelson c. United States*, 602 F.2d 1326 (9<sup>e</sup> Cir. 1979); *Foss c. United States*, 623 F.2d 104 (9<sup>e</sup> Cir. 1980).

<sup>206</sup> Voir par ex. *First of Am. Bank-Cent. c. United States*, 639 F.Supp. 446 (W.D.Mich. 1986).

<sup>207</sup> *Stork c. United States*, 430 F.2d 1104 (9<sup>e</sup> Cir. 1970).

météorologiques appropriées, de prendre ou non la décision de décoller<sup>208</sup>. La Cour débouta cependant les Etats-Unis au motif que, même si on devait accepter ces arguments, il reste que le contrôleur savait que le vol en question était interdit par les normes de la FAA. Ce dernier connaissant ces normes, il avait le devoir d'accompagner son autorisation d'un avertissement à cet effet.

#### **4.4. Applications particulières**

Après nous être attachés à l'étude des devoirs et des responsabilités consécutives qui incombent aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux pilotes, il nous a semblé intéressant de terminer par une analyse de la jurisprudence, encore une fois majoritairement américaine, appliquée aux différentes phases des opérations de vol.

Nous avons choisi de suivre la structure suivante : analyse de cas relatifs au type de vol opéré, à l'atterrissage, au décollage, aux collisions en vol, pour finir par ceux impliquant les conditions météorologiques et le phénomène des turbulences de sillage.

##### **4.4.1. Vols VFR / IFR :**

La responsabilité première, concernant les vols opérés dans des conditions VFR, pèse habituellement sur le pilote et ce, parce qu'il est admis que le pilote n'entreprend d'effectuer un vol selon ces règles que lorsque la visibilité est suffisante pour lui permettre de surveiller visuellement le trafic dans l'espace aérien dans lequel il évoluera. Cette position a été maintenue dans de nombreux cas pour affirmer que le devoir de «voir et éviter» incombe au seul pilote.

Le contrôleur aérien, présumant qu'il remplira son devoir avec vigilance, n'a aucune obligation d'émettre des avertissements relatifs aux obstacles dont le pilote est supposé

---

<sup>208</sup> *Ibid.* Cette thèse avait précédemment été défendue par un auteur français, voir Beaubois, *supra* note 148, à la p. 240.

avoir connaissance, et à qui il appartient de les éviter<sup>209</sup>; il n'a également aucune obligation d'assurer la séparation des aéronefs naviguant selon les règles de vol à vue<sup>210</sup>.

En règle générale, ce principe a été appliqué de façon relativement stricte par les tribunaux, donnant parfois lieu à des décisions dénuées de cohérence : pour exemple, nous rappellerons l'affaire *Schultetus c. United States*<sup>211</sup> résultant d'une collision entre deux aéronefs, intervenue sous les yeux des contrôleurs, lesquels, outre un léger avertissement à l'un des deux pilotes, n'avaient absolument rien fait d'autre pour tenter d'éviter l'accident. En l'espèce, les juges avaient strictement appliqué la règle selon laquelle «when flying in visual flight rules weather conditions (regarding of the type flight plan or air traffic clearance), it is the direct responsibility of the pilot to avoid collision with other aircraft»<sup>212</sup>. Néanmoins, certains cours ont reconnu que le contrôleur pouvait être investi d'un devoir et ce, même en cas de vol suivant des règles VFR. Cette position a, notamment, été adoptée dans l'affaire *Hochrein c. United States*<sup>213</sup> dans laquelle les juges, après avoir reconnu le principe de la responsabilité première du pilote surtout dans des conditions de vol VFR, n'hésitèrent pas à rendre le contrôleur négligent de ne pas avoir averti le pilote, lorsqu'il lui notifia la clairance d'atterrissage, qu'un autre aéronef procédait sur la même piste à des exercices de «touch and go». Selon les juges, «the controller had the duty to pass on information which may be necessary for the pilot to discharge his responsibility for his own safety»<sup>214</sup>.

---

<sup>209</sup> Voir notamment *Biles c. United States*, 848 F.2d 661 (5<sup>e</sup> Cir. 1988); *Redhead c. United States*, 686 F.2d 178 (3<sup>e</sup> Cir. 1982); *Hancock c. United States*, 19 Av.Cas. (CCH) 17,381 (E.D.Tenn. 1985); *Gaddis c. United States*, 616 F.Supp. 1163 (E.D.Mich. 1985).

<sup>210</sup> Voir par ex. *Hamilton c. United States*, 497 F.2d 370 (9<sup>e</sup> Cir. 1974).

<sup>211</sup> *Schultetus c. United States*, 277 F.2d 322 (5<sup>e</sup> Cir. 1960).

<sup>212</sup> *Ibid.*

<sup>213</sup> *Hochrein c. United States*, 238 F.Supp 317 (E.D.Pa. 1965).

<sup>214</sup> *Ibid.* Voir aussi *Mattschei c. United States*, 600 F.2d 205 (9<sup>e</sup> Cir. 1979); *Fikejs c. Lickteig*, 13 Av.Cas (CCH) 17,657 (D.Kan. 1975); *In re Greenwood Air Crash*, 924 F.Supp 1518 (S.D.Ind. 1995).

Relativement à cette conception, les auteurs s'accordent, pour la majorité, sur le fait qu'aucun revirement de jurisprudence n'a eu lieu et que, par conséquent, elle reste minoritaire<sup>215</sup>.

Les conditions météorologiques n'étant pas, loin s'en faut, toujours optimales, il a été établi un ensemble de règles de vols aux instruments. Selon ce type de vol, appelé vol IFR, le pilote, s'appuyant sur les instruments à sa disposition au sein du cockpit, peut entreprendre d'effectuer un vol quelles que soient les conditions météorologiques, c'est-à-dire y compris lorsque la visibilité est nulle, et à n'importe quelle altitude.

Dans ces conditions, le pilote dépend pour beaucoup du contrôleur aérien lequel, par le biais de directives résultant de sa compréhension de la situation aux vues des informations fournis par les radars, est le seul à même de prévenir la collision de deux aéronefs évoluant dans les nuages et, par conséquent, d'assurer leur séparation.

Selon Larroumet, dans ce cas, «la prise en charge de l'aéronef par les services de contrôle est complète»<sup>216</sup>. Les devoirs qui incombent aux contrôleurs aériens sont donc plus importants. Cependant, même si le pilote est tenu d'obéir aux directives des services de contrôle, la liberté de manœuvre de celui-ci n'est pas totalement absente.

Nous allons à présent étudier la jurisprudence relative aux collisions impliquant des aéronefs naviguant selon les règles IFR, dans les différentes phases du vol.

#### 4.4.2. Atterrissage :

Les toutes premières décisions faisaient peser la responsabilité d'un accident intervenu pendant la phase d'atterrissage, à savoir l'approche incluse, sur les pilotes. Et ce, au motif que la décision finale leur appartient.

---

<sup>215</sup> Voir notamment Hamalian, *supra* note 19; Kreindler, *supra* note 20, para. 4.02 [8]; Hatfield, *supra* note 97.

<sup>216</sup> Larroumet, *supra* note 119, à la p. 431.

Un jugement prononcé par le tribunal de première instance du New Jersey<sup>217</sup> illustre parfaitement cette démarche. En l'espèce, un pilote procédait à une approche finale alors que son train d'atterrissage n'était pas sorti, la tour de contrôle l'en avisa, et le pilote certifia avoir reçu l'avertissement et prendre les mesures adéquates pour résoudre ce problème, ce qu'il fit effectivement en procédant au déblocage de la pièce manuellement. Le contrôleur, se référant à sa compréhension de la situation avant que le problème ne soit réglé, répéta cet avertissement au pilote et lui intima de regagner le circuit. Le pilote s'exécuta alors que, selon le tribunal, il aurait dû se fier à ses instruments et à son expérience et passer outre l'instruction de la tour de contrôle<sup>218</sup>. Il va sans dire qu'il fut tenu pour responsable de l'accident et que la faute du contrôleur ne fut pas admise.

Dans une autre affaire, la même argumentation permit que l'erreur de notification de la longueur de la piste par le contrôleur n'engage pas sa responsabilité<sup>219</sup>.

Ces décisions en plus d'appliquer le principe de la responsabilité première du pilote, se fondent également sur la théorie du contrôle mais précisons qu'elles ne mettent en cause que les agents des services d'information de vol, lesquels n'émettent que des avis indicatifs et, par conséquent, non obligatoires.

Par la suite, les tribunaux, suivant à ce titre la tendance générale initiée par l'arrêt *Maryland c. United States*<sup>220</sup>, reconnurent qu'il pouvait y avoir un devoir simultané et réciproque lors de la phase d'atterrissage dans la mesure où c'est pendant cette étape du vol que la dépendance du pilote envers le contrôleur est la plus marquée.

Ainsi, s'il pèse toujours sur le pilote la responsabilité première du vol, celle-ci ne sera engagée qu'après avoir vérifié qu'il disposait de toutes les informations nécessaires et adéquates à la sécurité du vol. Aussi, les contrôleurs de la circulation aérienne sont responsables de différer toute clairance lorsque cela est nécessaire<sup>221</sup> et, les agents des

---

<sup>217</sup> Voir *Stratmore c. United States*, 206 F.Supp. 665 (D.N.J. 1962).

<sup>218</sup> *Ibid.*

<sup>219</sup> Voir *Wenzel c. United States*, 419 F.2d 260 (3<sup>e</sup> Cir. 1969).

<sup>220</sup> *Maryland c. United States*, 257 F.Supp. 768 (D.C. 1966).

<sup>221</sup> Voir par ex. *American Airlines Inc. c. United States*, 418 F.2d 180 (5<sup>e</sup> Cir. 1969).

services d'information de vol sont responsables de fournir tout avertissement spécifié par le ATCM et d'informer de tout danger qui leur apparent. Cependant, si le pilote décide de ne pas se conformer aux directives de la tour de contrôle, ces derniers seront dégagés de toute responsabilité, la décision finale de procéder à l'atterrissage incombant au pilote<sup>222</sup>.

#### 4.4.3. Décollage :

De la même façon que pour l'atterrissage, les cours ont originellement adopté la position selon laquelle le pilote ayant seul la connaissance de sa propre compétence et des capacités de l'aéronef et, les autorisations de décollage fournies par les tours de contrôle ne constituant ni des injonctions d'y procéder, ni une présomption que la manœuvre sera sûre, la décision finale de décoller lui appartient. De ce fait, encore une fois, il était appliqué le principe de responsabilité première du pilote<sup>223</sup>. De plus, il est assumé que la dépendance du pilote est moindre que lors de la phase d'atterrissage<sup>224</sup>.

Cependant, là aussi, les tribunaux ont modifié leur point de vue affirmant qu'un devoir concurrent pèse sur les contrôleurs de la circulation aérienne pendant la phase de décollage<sup>225</sup>. Mais si ces derniers sont dans l'obligation d'avertir le pilote des dangers qui lui sont inconnus lors de sa manœuvre, le pouvoir de décision finale lui appartient toujours.

#### 4.4.4. Collisions en vol :

Lorsqu'il est établi que les contrôleurs aériens, pendant cette phase du vol, se sont conformés aux réglementations en vigueur, la preuve de leur négligence sera très difficile à apporter dans la mesure où il est généralement considéré que la dépendance des pilotes

---

<sup>222</sup> Voir notamment *Reidinze c. Trans World Airlines Inc.*, 463 F.2d 1017 (6<sup>e</sup> Cir. 1972); *In re Air Crash Disaster at New Orleans-Louisiana*, 544 F.2d 369 (6<sup>e</sup> Cir. 1976).

<sup>223</sup> Voir par ex. *Neff c. United States*, 420 F.2d 115 (D.C.Cir. 1968).

<sup>224</sup> Comparer *Early*, *supra* note 194, à la p. 606.

<sup>225</sup> Voir notamment *Hennessey c. United States*, 12 Avi 17,410 (D.Cal. 1971); *Harris c. United States*, 12 Avi 17,411 (N.D.Tex. 1971).

est moindre que dans n'importe quelle autre situation. Dans les cas où les aéronefs suivent les règles VFR, cette moindre dépendance s'impose. Mais lorsqu'il évolue dans des conditions de vol IFR, l'évidence disparaît. Ainsi, il est intéressant de constater que lorsqu'une collision intervient entre deux aéronefs, l'un volant VFR et le second volant IFR, les tribunaux<sup>226</sup> n'ont par retenu la responsabilité des contrôleurs en route envers le premier mais, envers le second, ils ont estimé qu'un devoir d'avertir leur incombait dans la mesure où il leur appartient d'observer et de détecter le trafic VFR afin de fournir les autorisations et informations adéquates aux vols IFR<sup>227</sup>. Ajoutons que ces dernières doivent être établies de manière à ce que la sécurité de l'aéronef soit assurée<sup>228</sup>. En outre, les contrôleurs appartenant à des centres de contrôle en route distincts ont la charge, dans l'exercice de leur fonction, de coordonner leurs compréhensions de la situation afin que leurs instructions ne soient pas contradictoires<sup>229</sup>.

Cependant, comme l'a fait remarqué Early, «this imposition of liability on ATC when IFR situations exist is not without limit. The pilot [...] must have operated his aircraft within all prescribed procedures. Thus, it may be said that although a special duty by ATC is owed pilots under IFR conditions, the pilot must transmit correct information to ATC and comply precisely with all ATC instructions»<sup>230</sup>.

Notons, pour finir, que les accidents résultant de collisions intervenues en vol sont nettement moins fréquents que ceux consécutifs aux atterrissages et aux décollages même s'il suffit d'une seconde d'inattention pour qu'un désastre survienne. Un auteur a ainsi constaté que, en 1998, quatorze accidents de la sorte se sont produits et, que ce nombre dénote une certaine rareté<sup>231</sup>.

---

<sup>226</sup> Voir par ex. *Maryland c. United States*, 257 F.Supp. 768 (D.C. 1966).

<sup>227</sup> Voir aussi Hatfield, *supra* note 97, aux pp. 4-5.

<sup>228</sup> Voir par ex. *Todd c. United States*, 384 F.Supp. 1284 (D.Fla. 1974).

<sup>229</sup> Voir *Cattaro c. Northwest Airlines Inc.*, 236 F.Supp. 889 (E.D.Va. 1964).

<sup>230</sup> Early, *supra* note 194, à la p. 609.

<sup>231</sup> Voir B. Landsberg, «Head to head», *AOPA Pilot*, (January 2000), en ligne : <[http:// www.aopa.org](http://www.aopa.org)> (date d'accès : 9 mai 2000).

#### 4.4.5. Collisions résultant d'éléments liés aux conditions météorologiques :

Si les contrôleurs de la circulation aérienne et les pilotes sont à même de disposer de certaines informations météorologiques identiques, il est des situations dans lesquelles les premiers, utilisant des moyens technologiques plus performants, sont en mesure de connaître des changements climatiques qui restent ignorés des seconds puisque «une fois en vol, il[s] ignore[nt] la tournure que prennent effectivement les conditions météorologiques en route et à destination»<sup>232</sup>. Ainsi, aux Etats-Unis, le *Federal Aviation Act* requiert du service de météorologie nationale qu'il fournisse à la FAA des rapports sur les conditions météorologiques qui doit ensuite les faire suivre aux services de contrôle de la circulation aérienne<sup>233</sup>.

Aussi, les tribunaux ont-ils reconnus que les contrôleurs étaient investis non seulement d'un devoir d'avertir les pilotes de l'évolution des conditions météorologiques, mais également d'un devoir de transmettre toutes les informations dont ils ont connaissance et qui ne peuvent être disponibles aux pilotes, faute d'une technologie suffisante au sein du cockpit. La première assertion résulte de l'arrêt *Ingham c. United States* où l'accident fut causé par le défaut de rapporter une baisse importante des conditions de visibilité<sup>234</sup>. Elle fut, par la suite, assouplie lorsqu'il était prouvé que le pilote avait à sa connaissance de telles informations, par exemple, en présence d'un orage<sup>235</sup> ou, lorsque le pilote a agi en dépit des avertissements des contrôleurs<sup>236</sup>. La seconde assertion résulte de l'arrêt *Springer c. United States*<sup>237</sup> où le contrôleur avait omis de transmettre au pilote la

---

<sup>232</sup> Voir Scubert, *Responsabilité des agences*, supra note 31, à la p. 74 et, pour une étude approfondie, aux pp. 74-79.

<sup>233</sup> Voir Sasseville, «Responsabilité civile», supra note 38, à la p. 292.

<sup>234</sup> *Ingham c. United States*, 373 F.2d 227 (2<sup>e</sup> Cir. 1967).

<sup>235</sup> Voir *In re Air Crash at Dallas/Fort Worth Airport*, 919 F.2d 1079 (5<sup>e</sup> Cir. 1985).

<sup>236</sup> Voir notamment *De Vere c. True-Flight Inc.*, 268 F.Supp. 226 (E.D.N.C 1967); *Somlo c. United States*, 416 F.2d 640 (7<sup>e</sup> Cir. 1969).

<sup>237</sup> *Springer c. United States*, 641 F.Supp. 913 (D.S.C. 1986).

présence de vents de force inhabituelle. Là encore, les tribunaux atténuèrent leur position en invoquant que, en vertu du ATCM, la fourniture d'informations sur les conditions météorologiques n'est que subsidiaire et, que cette obligation n'incombe aux contrôleurs seulement dans une certaine limite<sup>238</sup>.

Pour résumer la position de la jurisprudence, nous dirons qu'elle reflète une certaine réticence à étendre les devoirs des contrôleurs de la circulation aérienne, par opposition à la jurisprudence en matière de décollages et d'atterrissages, le pilote étant «souvent mieux à même, de par sa position, d'apprécier les manœuvres les plus opportunes pour contourner les régions où les conditions météorologiques sont marginales»<sup>239</sup>.

#### 4.4.6. Turbulences de sillage<sup>240</sup> :

Le terme générique de turbulences de sillage désigne les tourbillons marginaux ainsi que les remous d'hélices et de réacteurs, qui sont provoqués dans l'atmosphère par un aéronef et qui produisent leurs effets à l'arrière de celui-ci<sup>241</sup>; il est indécélable «tant pour les pilotes [...] que pour les préposés au contrôle du trafic car il est conditionné par le vent régnant»<sup>242</sup>.

Ce phénomène intervient en vol mais aussi, et surtout, lors des phases de décollage ou d'atterrissage alors que les aéronefs suivent une même trajectoire, entraînant une perte totale du contrôle de l'appareil. Dans le premier cas, il est possible de les éviter grâce à l'espacement des aéronefs en terme de distances; dans le second cas, l'espacement sera

---

<sup>238</sup> Voir notamment *Barbosa c. United States*, 811 F.2d 1444 (11<sup>e</sup> Cir. 1987); *Bearden c. United States*, 21 Av.Cas. (CCH) 17,533 (N.D.Ala. 1988); *Burchett c. United States*, 19 Av.Cas. (CCH) 18,440 (S.D.Ga. 1986); *Pierce c. United States*, 718 F.2d 825 (6<sup>e</sup> Cir. 1988).

<sup>239</sup> Voir Schubert, *Responsabilité des agences*, *supra* note 31, à la p. 75.

<sup>240</sup> *Ibid.* aux pp. 65-69.

<sup>241</sup> Voir en ligne : <<http://www.admin.ch>> (date d'accès : 21 octobre 2000).

<sup>242</sup> Voir Petitfils, *supra* note 137, à la p. 233.

compris en terme de temps<sup>243</sup>. Enfin, leur importance est plus ou moins grande en fonction de la masse de l'avion<sup>244</sup>.

Au Etats-Unis, la FAA impose une distance minimum de séparation entre le décollage consécutif de deux aéronefs afin de réduire au maximum les effets produits par les turbulences de sillage<sup>245</sup>. Ainsi, les contrôleurs de la circulation aérienne sont en charge de veiller à ce que cette règle soit appliquée pour le trafic IFR. Néanmoins, et c'est également le cas en France<sup>246</sup>, lorsqu'un pilote décide de naviguer dans des conditions de vol VFR, la responsabilité d'éviter un tel phénomène lui appartient. Cette règle va à l'encontre de l'objectif de sécurité puisque, comme l'ont fait remarqué McChesney Goodman et Davis, «an important safety factor is eliminated when the pilot accepts a visual approach»<sup>247</sup>.

Les tribunaux, quand bien même la sécurité est mise en cause, appliquent cependant pleinement ce principe. En effet, dans l'arrêt *Hunter c. United States*<sup>248</sup>, la Cour estima que le devoir des contrôleurs de la circulation aérienne se limitait à assurer l'espacement des aéronefs selon les distances prévues par la réglementation en vigueur et que, même si l'exercice d'une plus grande vigilance aurait pu empêcher que l'aéronef ne supporte pas les effets d'une turbulence de sillage causée par un autre aéronef, la responsabilité ultime de «voir et éviter» pèse sur le pilote lorsqu'il a choisi de suivre les règles de vol à vue.

---

<sup>243</sup> Voir par ex. F. Schubert, «La responsabilité des services de la circulation aérienne» 1993 ASDA Bulletin 5, à la p. 11.

<sup>244</sup> Voir en ligne : <<http://www.ath.cena.fr>> (date d'accès : 21 octobre 2000).

<sup>245</sup> Voir AIM, au para. 7.

<sup>246</sup> Voir C.A.C. à l'article D. 131-7 qui dispose : «(...) quand il bénéficie d'une clairance de séparation à vue, le pilote doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage : en ne créant pas de danger du fait de sa propre turbulence de sillage; en tenant compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronefs».

<sup>247</sup> McChesney Goodman et Davis, *supra* note 189, à la p. 655.

<sup>248</sup> *Hunter c. United States*, 961 F.Supp. 266 (M.D.Fla. 1997).

Quant au trafic IFR, les tribunaux appliquent la règle selon laquelle les contrôleurs ont non seulement un devoir d'assurer une séparation idoine des aéronefs<sup>249</sup> mais sont, également, chargés de porter à l'attention des pilotes l'existence de potentielles ou réelles turbulences de sillage<sup>250</sup> en lui fournissant les avertissements appropriés<sup>251</sup>.

De manière générale, les cours partagent les responsabilités entre pilotes et contrôleurs au titre du principe de «devoir simultané et réciproque»<sup>252</sup> mais la théorie en vertu de laquelle pèse sur le pilote la responsabilité première n'a pas été entièrement éliminée<sup>253</sup>.

#### 4.5. Conclusion :

Au regard de l'étude précédente, nous constatons que la jurisprudence américaine, si elle est dense et couvre l'ensemble des situations dans lesquelles la responsabilité des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne se trouve en concurrence, est aussi de contenu extrêmement variable. En effet, si nous avons pu voir que de grandes lignes s'étaient dessinées dans les quarante dernières années, il n'en reste pas moins qu'il ne s'agit pas de principes définitifs et que, au sein de la jurisprudence, préexiste ce que nous pourrions qualifier de double courant, les contrôleurs de la circulation aérienne étant tantôt soumis à un simple devoir d'assistance, tantôt responsable de remplir une «obligation de garde (dans le sens de diriger et contrôler) au profit des pilotes»<sup>254</sup>, pour reprendre les termes de Petitfils.

---

<sup>249</sup> Voir notamment *Neal c. United States*, 562 F.2d 338 (5<sup>e</sup> Cir. 1977); *Apostol c. United States*, 20 Av.Cas. (CCH) 18,445 (1<sup>er</sup> Cir. 1988).

<sup>250</sup> Voir notamment *Dickens c. United States*, 545 F.2d 886 (5<sup>e</sup> Cir. 1977); *Hartz c. United States*, 387 F.2d 870 (5<sup>e</sup> Cir. 1969); *Felder v. United States*, 543 F.2d 657 (9<sup>e</sup> Cir. 1976); *Furumizo c. United States*, 381 F.2d 965 (9<sup>e</sup> Cir. 1967).

<sup>251</sup> Voir par ex. *Szilard c. United States*, 15 Av.Cas. (CCH) 17,326 (C.D.Cal. 1978).

<sup>252</sup> Voir par ex. *U.S. Aviation Undwriters Inc. c. United States*, 25 Av.Cas. (CCH) 18,089 (S.D.Ohio 1996); voir la section 4.3.2., ci-dessus, pour l'étude de cette question.

<sup>253</sup> Voir par ex. *Management Activities Inc. c. United States*, 21 F.Supp. 1157 (C.D.Cal. 1998).

<sup>254</sup> Petitfils, *supra* note 137, à la p. 237.

## 5. FREE FLIGHT

Fortement discuté dans le domaine de la navigation aérienne, le concept de Free flight, s'il semble représenter une avancée certaine dans le cadre d'un système global de gestion du trafic aérien, est confronté à plusieurs obstacles tant d'un point de vue général, notamment quant au partage de responsabilité entre contrôleurs aériens et pilotes, que dans la perspective, plus spécifique, de sa mise en œuvre aux Etats-Unis ou qu'en considération des innovations technologiques et des performances humaines.

### 5.1. Définition du concept de Free flight :

S'il existe plusieurs définitions du concept, toutes ont comme caractéristique commune une dimension économique.

Ainsi pour Rochat, il s'agit d'un concept «of maximum efficiency and economy of flight operations [...] in which the operators and other airspace users have the freedom to select their preferred flight path»<sup>255</sup>.

Pour la F.A.A, le concept représente «a safe and efficient flight operating capability under instrument flight rules in which the operators have greater flexibility in selecting the flight path and speed of their aircraft in real time»<sup>256</sup>.

Pour simplifier les différentes acceptions données au concept de Free flight, l'on pourrait dire que celui-ci se résume à l'application de la flexibilité des conditions de vol à vue aux conditions de vol aux instruments, tout en maintenant les mêmes degrés de sécurité et de séparation qui caractérisent ces dernières<sup>257</sup>.

Ainsi, selon la Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA), «air traffic restrictions are imposed only to ensure separation, to preclude exceeding airport capacity, to prevent unauthorized flight through special-use airspace, and to ensure

---

<sup>255</sup> Dr. P. Rochat, «The concept of free flight» (October – December 1995) 37 *Journal of ATC* 29.

<sup>256</sup> Voir B. Ruitenbergh, «The safety of free flight» *Inter Pilot* (September 1996) 9 [ ci-après «Safety» ].

<sup>257</sup> Voir McChesney Goodman et Davis, supra note 189, à la p. 657 : «Free Flight is analogous to visual flight in that pilots have more information and control than they do under instrument flight rules».

safety of flight. Restrictions are limited in extent and duration to correct the identified problems»<sup>258</sup>.

Avec la mise en œuvre du concept de Free flight, la sélection des trajectoires, altitudes et temps de vol serait entièrement laissé à la discrétion des pilotes qui disposeraient de techniques de communications, navigation et surveillance plus évoluées qu'à l'heure actuelle.<sup>259</sup>

## **5.2. Le concept de Free flight et le système global de gestion du trafic aérien :**

### 5.2.1. Distinction entre le système actuel et le système Free flight :

En premier lieu, le système, tel qu'il existe actuellement, repose sur un ensemble de directives émises par les contrôleurs aériens à l'encontre des pilotes quant au décollage, à l'altitude à laquelle ils doivent voler, aux routes à suivre et à la vitesse à adopter afin que le flux du trafic aérien soit assuré.

Le système Free flight reposerait, quant à lui, sur une totale liberté laissée aux pilotes. Ces derniers prépareraient toujours des plans de vol, mais l'itinéraire, l'altitude et la vitesse déterminés seraient ceux qui assureraient la liaison la plus rapide et la plus efficace entre les points de départ et de destination. Ainsi, se substituerait au «contrôle positif» actuel un «contrôle par exception».

Le travail des contrôleurs aériens ne consisterait plus qu'en la surveillance des équipements. Aussi, n'interviendraient-ils qu'en cas de conflit pouvant porter atteinte à la sécurité du vol pour résoudre les conflits que le pilote ne serait pas en mesure de résoudre lui-même ou, en cas de défaillance des équipements. La nature de cette intervention n'a pas été clairement définie à ce jour mais, en cas de mise en œuvre du système Free flight, une telle clarification serait nécessaire afin d'établir la responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne.

---

<sup>258</sup> Voir L. Blattner, «Free flight: the possible dream» *Air Line Pilot* (January 1996) 32 [ ci-après «Possible dream» ].

<sup>259</sup> Voir par ex. D.O. Weitzman, «Human factors in free flight: technology alone is not enough» (April – June 1996) 38 *Journal of ATC* 18.

Il en résulterait, pour les pilotes, un accroissement, voire même une totale flexibilité quant à la modification de leurs plans de vol afin d'éviter des zones où les conditions météorologiques seraient défavorables ou, de tirer profit d'altitudes ou d'itinéraires plus favorables en cours de vol.<sup>260</sup>

En second lieu, le système actuel de contrôle de la circulation aérienne fait largement appel aux aptitudes et aux qualifications du personnel qui assume cette charge. En effet, il est fondé sur un système de «fiches de progressions» [ STRIP ] sur lesquelles sont reportées un certain nombre de données et qui, disposées de manière adéquate sur un «tableau», permettent au contrôleur aérien de comparer en permanence les données sur les vols dont il a la charge afin de détecter les éventuels conflits et de les résoudre<sup>261</sup>. Déjà une transition vers un nouveau système a, cependant, été amorcée avec l'introduction d'écrans de contrôle radar. Cela n'a pas pour autant amoindri les aptitudes et qualifications propres aux contrôleurs.

Le futur système, celui du Free flight, ferait appel à une forte automatisation et à des technologies de pointe.

La gestion du trafic aérien constitue la clé de la sécurité, de la régularité, de l'efficacité et de l'économie de l'aviation civile. Le système actuel de fourniture des services de la circulation aérienne [ ci-après ATS ] se doit donc d'être évolutif au sens où il doit en résulter une optimisation des bénéfices. Or, une telle optimisation ne peut résulter que d'un système global de gestion du trafic aérien.<sup>262</sup> Le système CNS/ATM représente un des moyens d'optimisation de cette gestion, la mise en œuvre du concept de Free flight également. Cette dernière s'inscrit donc dans le cadre plus large des objectifs du Future Air Navigation System [ ci-après FANS ].

---

<sup>260</sup> Voir par ex. E.H. Phillips, «Free flight poses multiple challenges» *Aviation week and space technology* (March 25, 1996) 27.

<sup>261</sup> Voir, pour une description détaillée de ce système, Petitfils, *supra* note 137, à la p. 187 et s.

<sup>262</sup> Voir Rochat, *supra* note 255.

### 5.2.2. Les objectifs du FANS :

Le but visé par le FANS est la fourniture aux pilotes d'une flexibilité suffisante pour qu'ils puissent optimiser leur trajectoire de vol en temps réel, sans pour autant compromettre la sécurité et l'efficacité du système tout entier. Cette flexibilité ne devra pas se limiter au cours du vol, lorsque l'aéronef a atteint son niveau de croisière, mais devra être étendue à tout le vol, de la porte de départ à celle d'arrivée<sup>263</sup>. Un pas dans cette direction a déjà été franchi dans la région Pacifique<sup>264</sup>.

Néanmoins, et pour reprendre la phraséologie employée par le directeur du département en charge d'établir les règles et les procédures du contrôle de la circulation aérienne, «in special circumstances, such as traffic density at busy airports, some restrictions may be placed on flights, but those will be far fewer than the restrictions inherent in today's system»<sup>265</sup>. De plus, comme nous l'avons déjà vu, au terme de la Convention de Chicago<sup>266</sup>, les Etats ne sont pas obligatoirement tenus de fournir les services de la navigation aérienne. Par conséquent, la fourniture des installations et des services pour le FANS dépendra de la bonne volonté et du consentement explicite des Etats concernés, que le système soit exploité dans les limites ou en-dehors de leur souveraineté territoriale. De ce fait, «l'instauration de tout nouveau système sera subordonnée à la collaboration et au consensus des Etats concernés [...]»<sup>267</sup>. Il en va évidemment de même concernant la mise en place du concept de Free Flight, ce dernier impliquant une forte remise en cause des Etats quant à l'exercice de leur souveraineté sur le contrôle de leur espace aérien.

---

<sup>263</sup> *Ibid.*

<sup>264</sup> *Ibid.* Ce pas a été franchi avec la mise en circulation d'aéronefs équipés de systèmes FANS-1.

<sup>265</sup> Blattner, «Possible dream», *supra* note 258, qui cite Lane Speck.

<sup>266</sup> Convention de Chicago, à l'article 28(a), *supra* note 1.

<sup>267</sup> Voir M. Milde, «Legal aspects of future air navigation systems» (1987) 12 Ann. Air & Sp. L. 87.

### 5.3. Les obstacles à la mise en œuvre du concept, d'un point de vue général :

#### 5.3.1. Un nécessaire libre accès à l'espace aérien :

Le Free flight doit s'appuyer sur le libre accès à l'espace aérien<sup>268</sup>. Or, l'article 6 de la Convention de Chicago<sup>269</sup> ne permet pas l'exercice d'une telle liberté, ni d'ailleurs son Annexe 2 relative aux règles de l'air<sup>270</sup>. En effet, il résulte de cette dernière que les pilotes doivent suivre des routes déterminées et respecter le niveau de vol spécifié par le contrôleur<sup>271</sup>. De plus, les méthodes actuelles de gestion des courants de trafic aérien limitent le choix des heures de départ et des routes afin d'éviter que l'espace aérien ne soit saturé et, en conséquence, difficile à gérer. Enfin, une automatisation sophistiquée, telle les logiciels de gestion et de résolution de conflits ou les systèmes d'alerte<sup>272</sup>, devra être mise en place afin que les contrôleurs aériens soient à même d'assurer la sécurité des aéronefs opérant des vols non contrôlés dans le même espace aérien.

L'achèvement d'une telle tâche s'avérera ardu, voire impossible, sans une amélioration, voire même une modification totale, des moyens techniques actuels mis à la disposition tant des contrôleurs aériens que des pilotes.

Pour reprendre le scepticisme d'un haut fonctionnaire de la FAA : «it's lot of processes and technologies that will get us to that goal. Yet I doubt that we will reach the end in our lifetime»<sup>273</sup>.

---

<sup>268</sup> Nous portons à l'attention du lecteur que, ici, le libre accès à l'espace aérien doit être entendu dans un sens très large et, non au sens des accords de ciel ouvert conclus par les Etats-Unis avec plusieurs pays d'Europe parmi lesquels les Pays-Bas et l'Allemagne.

<sup>269</sup> Convention de Chicago, *supra* note 1, à l'article 6 qui dispose : «Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation».

<sup>270</sup> O.A.C.I, Annexe 2, *supra* note 13, au chapitre 2.1.

<sup>271</sup> *Ibid.*, au chapitre 3.6.

<sup>272</sup> Voir Blattner, «Possible dream», *supra* note 258.

<sup>273</sup> *Ibid.* qui cite Neil Planzer (FAA Director of Air Traffic Plans and Requirement).

### 5.3.2. Une nécessaire résolution du problème de la congestion des aéroports :

Sans nous livrer à une étude approfondie du sujet, qui mériterait à lui seul la rédaction d'un autre mémoire, nous mentionnerons simplement les deux courants opposés qui ont trait à la question.

Pour certains, le problème lié à la congestion des aéroports pourrait, en partie, être résolu par le Free flight dans la mesure où, en cas de conditions météorologiques plus ou moins bonnes, l'usage d'instruments sophistiqués pallierait les inconvénients résultant d'un système, à savoir celui en vigueur actuellement, fondé uniquement sur les compétences humaines. En effet, «new technologies have presented the opportunity to redesign the world's air traffic system and to operate it in a safer and more productive way»<sup>274</sup>.

Pour d'autres, la mise en application du concept n'améliorera en rien le problème de congestion des aéroports dans la mesure où ce n'est pas parce que les pilotes bénéficieront d'une plus large flexibilité dans l'établissement de leur plan de vol qu'ils pourront faire atterrir leur aéronef plus rapidement. Ainsi, son exécution «may only achieve that aircraft arrive earlier at a place where they will have to wait longer [...]»<sup>275</sup>.

Dans tous les cas, la mise en œuvre du concept implique que les problèmes résultant de la congestion des aéroports ne soient plus dans la mesure où une totale liberté va de pair avec des conditions de décollage et d'atterrissage optimum, à savoir l'inexistence de délais ou de retards.

---

<sup>274</sup> Voir E. Thomas, «Free flight: is it safe ? Is it practical ?» *Inter Pilot* (September 1996) 5.

<sup>275</sup> Voir Ruitenber, «Safety», *supra* note 256.

### 5.3.3. Une nécessaire redéfinition de la relation pilotes / contrôleurs aériens :

Le profil des contrôleurs de la circulation aérienne est dual.

D'un côté, ce sont des fonctionnaires qui ont pour mission de faire respecter les normes et réglementations existantes et, de faire une application stricte des procédures déterminées en se conformant aux réglementations en vigueur.

De l'autre, ce sont des créatifs au sens où ils doivent disposer d'une flexibilité certaine afin de faire face le plus efficacement et le plus rapidement possible aux changements ou aux situations susceptibles d'intervenir.<sup>276</sup>

La gestion actuelle du contrôle aérien est basée sur un système de «gestion directe», à savoir que tant les contrôleurs que les pilotes exercent un contrôle entier sur les fonctions qui leurs sont attribuées.

La gestion future serait fondée sur un système de «gestion exceptionnelle», à savoir que si la gestion du contrôle aérien appartiendra toujours aux contrôleurs, ces derniers ne pourront exercer leur autorité que pour la résolution des conflits, les pilotes, dans des circonstances normales, pouvant gérer personnellement leur ligne de vol en temps réel.<sup>277</sup> De ce fait, il apparaît hautement nécessaire que les divisions d'autorité et de responsabilité entre les pilotes et les contrôleurs aériens soient clairement déterminées. En effet, «l'introduction de chaque nouveau type de matériel dans le domaine aéronautique implique une variation des obligations à la charge des pilotes et des contrôleurs du trafic aérien, d'où résulte une redéfinition des responsabilités entre les différents acteurs de la navigation aérienne»<sup>278</sup>, a fortiori lorsqu'il est question de Free flight. Or, ce ne sera pas chose facile dans la mesure où ce n'est déjà pas clair dans le système actuel et dans la mesure où cette division varie d'un pays à l'autre, comme nous l'avons vu précédemment<sup>279</sup>.

---

<sup>276</sup> Voir P.M. Müller, «Man and machine» (1996) 35 *The Controller* 28.

<sup>277</sup> Voir B. Ruitenbergh, «Moving control – responsibility from the ground to the cockpit» (1997) 36 *The Controller* 10 [ ci-après «Moving control» ].

<sup>278</sup> Voir Petitfils, *supra* note 137, à la p. 239.

<sup>279</sup> Voir sections 2., 3. et 4., ci-dessus, pour l'analyse de cette question.

Aujourd'hui, la relation contrôleurs/pilotes repose sur un «contrat d'autorisation»<sup>280</sup>, lequel n'est pas véritablement un contrat au sens strictement juridique du terme<sup>281</sup>, mais plutôt la résultante de la procédure que doivent suivre les pilotes lorsqu'ils entreprennent d'effectuer un vol contrôlé<sup>282</sup>. Tout écart à ce «contrat d'autorisation» fait l'objet d'une sanction stricte<sup>283</sup>. Avec la mise en place du concept de Free flight, l'aéronef évoluerait au sein de deux zones distinctes : la première, «zone protégée», serait basée sur la distance et correspond au *minima* de séparation entre deux aéronefs; la seconde, «zone d'alerte», aurait une dimension temporelle et correspondrait au temps nécessaire aux contrôleurs et aux pilotes pour identifier et résoudre les conflits survenants. Ainsi, en cas de superposition des «zones d'alerte» de deux aéronefs distincts, des conflits seraient possibles. Dans ces situations, des restrictions seraient à nouveau appliquées afin d'assurer le respect du principe de séparation ou, les lignes de vol seraient modifiées afin de résoudre le conflit.<sup>284</sup> En conséquence, le «contrat d'autorisation» n'aurait plus lieu d'être.

Cependant, il faut garder à l'esprit que le concept de Free flight, tel qu'il est envisagé actuellement, n'impliquerait en aucun cas un transfert de responsabilité, au sens strictement juridique du terme. Ainsi, si le système était mis en place aujourd'hui, les contrôleurs perdraient une partie de leur autorité sans pour autant être exempts de leur responsabilité, ce qui serait inacceptable. De ce fait, il apparaît nécessaire de régler ce problème avant même d'envisager la mise en œuvre du Free flight, quand bien même les technologies permettant son exécution existent déjà.

---

<sup>280</sup> Voir Thomas, *supra* note 274.

<sup>281</sup> Notons que, à ce jour, seule la Nouvelle-Zélande a mis en place une relation véritablement contractuelle, au sens juridique du terme, entre Airways Corporation of New Zealand et les usagers de l'espace aérien.

<sup>282</sup> Voir O.A.C.I, Annexe 2, *supra* note 13, au chapitre 3.6.1.1.

<sup>283</sup> Voir McChesney Goodman et Davis, *supra* note 189, à la p. 655 : « [i]f a pilote violates a clearance limit or enters a controlled airspace without authorization, even inadvertently, he risks serious consequences ranging from a fine to a revocation of his license»; voir aussi F.A.A. Regulations, Part 91.

<sup>284</sup> Voir Thomas, *supra* note 274.

Et, pour reprendre les termes de deux auteurs, «(f)or the new system to work, the courts must clarify the rules governing liability of pilots and air traffic controllers»<sup>285</sup>.

#### **5.4. Free flight et Etats-Unis :**

##### **5.4.1. Historique du concept aux Etats-Unis :**

En 1979, la FAA lance l'idée d'un routage direct avec un minimum de contraintes à respecter, afin de permettre aux compagnies aériennes de maximiser leurs vols pour une utilisation optimum du carburant, c'est-à-dire à moindres coûts et, afin de réduire la charge de travail des contrôleurs aériens.

En 1981, le concept de Free flight est, pour la première fois, mis en application avec la participation des compagnies aériennes Pan Am, United et Eastern. Il va sans dire que cette tentative divergeait un tant soit peu du concept tel qu'il est défini actuellement, notamment du fait des avancées technologiques qui ont eu lieu depuis. Ainsi, sur vingt-sept liaisons entre deux aires de départ et d'arrivée déterminées, le programme mis en place permettait que soient adoptés des plans de vol direct, sans que la trajectoire soit définie à l'avance<sup>286</sup>.

Cette tentative, qui n'a duré que très peu de temps en raison d'une grève des contrôleurs aériens en date du 3 août 1981<sup>287</sup>, a permis de comprendre à quels écueils le concept de Free flight pouvait se heurter. En effet, il s'est avéré que lorsque les aéronefs rejoignaient le reste du trafic réglementé, la gestion du tout s'est révélée être tâche difficile pour les contrôleurs aériens.

---

<sup>285</sup> Voir McChesney Goodman et Davis, *supra* note 189, à la p. 657.

<sup>286</sup> Voir Blattner, «Possible dream», *supra* note 258.

<sup>287</sup> Voir G. Miller, «The 1981 strike of the air traffic controllers in the United States» (1982) 7 Air L. 215.

#### 5.4.2. Distinction Free flight / National Route Program [ ci-après NRP ]:

Le NRP est un système mis en place aux Etats-Unis, en 1990, permettant aux aéronefs, reliant deux villes d'Est en Ouest, d'éviter le phénomène du courant-jet<sup>288</sup>.

Pour la FAA, «[t]he NRP is designed to improve the efficiency of the nation's airspace system while maintaining the highest level of safety. NRP removes unnecessary restrictions by permitting pilots to select the most direct, cost-effective routes»<sup>289</sup>.

Ce qui distingue les deux systèmes, et donc la raison pour laquelle le Free flight présente un intérêt supplémentaire, réside dans le fait que l'un ne s'applique qu'horizontalement<sup>290</sup> alors que le second aurait également une dimension verticale<sup>291</sup>, permettant ainsi aux pilotes de déterminer une altitude en vol en tirant partie, notamment, du vent et de la pression<sup>292</sup>.

#### 5.4.3. Free flight et privatisation : point de vue de la National Air Traffic Controllers Association [ ci-après NATCA ]

Le système de contrôle aérien américain est segmenté de la manière suivante : les tours de contrôles appartiennent à des niveaux différents selon qu'elles couvrent un espace aérien à forte densité<sup>293</sup> ou non, ces niveaux étant au nombre de cinq.

La FAA a d'ores et déjà confié, par contrat, la gestion et l'exercice des tours de contrôle de niveau I à des organismes privés. Il en résulte qu'en plus d'employer un personnel

---

<sup>288</sup> Le courant-jet est situé en haute altitude 10 km. Il se présente sous forme d'une bande de quelques centaines de km de large. La vitesse des vents à l'intérieur de ce courant est d'environ 200-300 km/h. Les vents circulent d'ouest en est. Les pilotes ligne utilisent le courant-jet pour économiser du carburant. En voyageant d'ouest en est, les pilotes tenteront d'intercepter le courant afin d'être emporté par ce dernier. A l'inverse, lorsqu'ils voyagent d'est en ouest, les pilotes tenteront d'éviter ce courant. Voir en ligne : <<http://www.ffme.fr>> (date d'accès : 15 septembre 2000).

<sup>289</sup> L. Blattner, «ATC: privatize or corporatize» *Air Line Pilot* (April 1995) 32 [ ci-après «Privatize» ].

<sup>290</sup> C'est-à-dire aux aéronefs se suivant.

<sup>291</sup> C'est-à-dire qu'ils s'appliqueraient également aux aéronefs se chevauchant à des altitudes différentes.

<sup>292</sup> Voir Blattner, «Privatize», *supra* note 289.

<sup>293</sup> Par densité, il faut entendre le flux du trafic aérien.

souvent sousqualifié, ces organismes privés n'observent pas les règles établies par la FAA, ne respectant pas, par-là même, les standards minimums imposés.<sup>294</sup> Or l'effectivité du concept de Free flight, s'il était mis en place, ne serait réalisable que dans le cadre d'un minimum d'uniformité concernant les systèmes informatisés de surveillance et de contrôle de la circulation aérienne, afin d'éviter la survenance de conflits lors du transfert de contrôle consécutif au passage d'un aéronef d'un espace aérien contrôlé à un autre. De cet état de fait, la NATCA en a conclu qu'il serait préférable de cesser d'envisager tant l'idée de privatisation que celle de Free flight<sup>295</sup>.

Sans pour autant adhérer à cette position drastique, il nous semble nécessaire que la mise en œuvre du Free flight et la privatisation des services de la circulation aérienne doivent être concomitantes dans la mesure où la première s'avérera impossible à gérer si de la seconde il résulte des disparités.

#### **5.5. Le concept de Free flight et les considérations technologiques :**

Au regard de ce que nous avons dit précédemment, il apparaît évident que la technologie, dans la mise en place du Free flight, est d'importance majeure.

##### **5.5.1. La mise en place nécessaire d'innovations technologiques considérables :**

Selon certains, les organes du contrôle de la circulation aérienne ne disposent actuellement des instruments technologiques suffisants pour permettre l'exécution du système de Free flight. Ainsi, la mise en place d'un certain nombre d'innovations technologiques serait indispensable, parmi lesquels :

- le système Data link de liaison de données numériques : ce système, applicable aux liaisons entre l'aéronef et le sol ou, entre les aéronefs eux-mêmes, permet le transfert de paramètres complexes tels que l'altitude, la position ou encore la vitesse.

---

<sup>294</sup> Voir NATCA's viewpoint on the US Air traffic control system, en ligne : <<http://www.natca.org>> (date d'accès : 16 mars 2000).

<sup>295</sup> NATCA's viewpoint on the US Air traffic control system, en ligne : <<http://www.natca.org>> (date d'accès : 16 mars 2000) : «We demand that the privatization of air traffic control facilities and the implementation on Free Flight be stopped».

Utilisé par les contrôleurs de la circulation aérienne, ce système de communication leur permettrait de fournir aux pilotes les autorisations nécessaires, non plus par radio comme c'est le cas actuellement, mais par le biais des instruments informatiques et, rendrait nul et non avvenu l'adage «je sais que vous croyez avoir compris ce que vous pensez que j'ai dit, mais je ne suis pas sûr que vous réalisez que ce que vous avez entendu n'est pas ce que je voulais dire»<sup>296</sup> qui résume le manque de compréhension par les pilotes des autorisations ou instructions de contrôle<sup>297</sup>;

- le système de Notice of Proposed Rulemaking, lequel permettrait de réduire le *minima* de séparation verticale et, par conséquent, d'optimiser la capacité de l'espace aérien<sup>298</sup>;

- un système permettant l'annulation des restrictions relatives à la vitesse aux alentours des principaux aéroports et ce, sans pour autant compromettre la sécurité. Précisons, qu'un tel système n'est pour le moment qu'à l'étude<sup>299</sup>.

Selon d'autres, des économistes pour la plupart, les technologies permettant la mise en œuvre du Free flight existent déjà. Pour arriver à un tel constat, ils s'attachent à une vision relativement simpliste du travail accompli par les contrôleurs aériens. Ce travail ne consisterait, selon eux, qu'à surveiller la position des aéronefs sur un écran, en la visualisant mentalement de manière tridimensionnelle, à prévoir leurs intentions dans un futur proche, à savoir cinq à dix minutes et, à déterminer mentalement si un conflit est susceptible d'intervenir. Ainsi, selon cette approche, les technologies nécessaires consisteraient en un système informatisé de «conflict probe»<sup>300</sup>, lequel pourrait déjà être produit, les entreprises privées disposant des technologies suffisantes.

Cependant, nous ne suivons absolument pas cette dernière théorie dans la mesure où ne sont pas pris en compte une multitude de facteurs que nous allons étudier, parmi

---

<sup>296</sup> Voir Petitfils, *supra* note 137, à la p. 188.

<sup>297</sup> Voir section 4.3.2.1., ci-dessus, pour l'étude de cette question.

<sup>298</sup> Voir Phillips, *supra* note 260.

<sup>299</sup> Voir par ex. le système TOPAZ, en ligne : <<http://www.nlr.nl>> (date d'accès : 18 octobre 2000).

<sup>300</sup> Voir Captain R.M. Baiada, «Free flight – Rapid implementation» (July – September 1996) 38 *Journal of ATC* 32.

lesquels les facteurs humains. Aussi, plus réaliste nous apparaît la position occupée par d'autres, en majorité des ingénieurs, selon laquelle l'emphase mise sur les innovations technologiques dans la mise en place du concept, et ce au détriment des facteurs humains, résulte des avancées substantielles achevées dans les domaines de :

- la navigation, avec les systèmes du GPS et du GNSS permettant que soit identifiable pour le pilote la position d'un aéronef à tout moment et en tout lieu;
- la communication, avec le système data link qui, embarqué à bord de l'aéronef, permet au pilote de transmettre sa position dérivée du GPS/GNSS au contrôle aérien;
- la surveillance, avec le système ADS-B de radiodiffusion par satellite grâce auquel les aéronefs s'envoient entre eux de fréquents messages précisant leur identification, leur position et leur vitesse<sup>301</sup>;
- la détection et la résolution des conflits en vol, avec le dispositif du TCAS<sup>302</sup>. Notons, à ce titre que la FAA impose déjà aux pilotes de suivre les instructions émanant du TCAS excepté lorsqu'ils disposent d'informations plus récentes données par les contrôleurs aériens<sup>303</sup>;
- la gestion du flux aérien et de la séparation des aéronefs, avec le système automatisé CTAS développé par la NASA dans le cadre du

---

<sup>301</sup> Voir Thomas, *supra* note 274. Si ce dernier système n'est pas encore en fonction, il présuppose, néanmoins, de sérieuses avancées quant à la sécurité puisqu'il permettra que la surveillance soit assurée en Haute Mer.

<sup>302</sup> Voir McChesney Goodman et Davis, *supra* note 189, à la p. 658 : «The TCAS became available in the 1980s. through this system pilots are able to monitor the position of other aircraft. TCAS monitors the space of each aircraft and determines whether each aircraft is climbing or descending. If it senses a potential conflict, TCAS issues an alert. If the conflict increases, TCAS commands the pilot to either climb or descend, depending on the conflicting aircraft's actions».

<sup>303</sup> *Ibid.* Précisons, ici, que le TCAS n'est pas véritablement un outil relevant du Free flight, seul l'ASAS étant destiné à se substituer au contrôleurs aérien en se chargeant d'assurer la séparation des aéronefs dans des conditions bien définies.

Ainsi, plus que sur les innovations technologiques en elles-mêmes, l'accent devrait être mis sur la nécessité d'établir un système à même d'assister contrôleurs et pilotes dans la résolution des conflits<sup>305</sup>.

Nous suivons, concernant cet aspect, le point de vue de Ruitenberg pour qui : «Free flight is a highly technological and economy driven concept [...], this form of autonomous flight should be *integrated* in the existing air navigation system rather than replace it»<sup>306</sup>. C'est aussi l'opinion du Président de l'IFATCA<sup>307</sup> qui estime que ce n'est pas la mise en place du concept de Free Flight qui est nécessaire mais plutôt celle d'un nouveau système de gestion du trafic aérien<sup>308</sup>.

#### 5.5.2. Technologies et performances humaines :

Selon Milde, «[a]viation [...] is based on advanced high technology which appears to reduce the importance of the human element, human judgment and human error»<sup>309</sup>.

Or, la performance humaine reste la clé de la sécurité. Et ce, tant qu'il n'existera pas d'intelligence artificielle capable de raisonner et, par conséquent, d'anticiper les conflits. De plus, le traitement des informations tel qu'il est opéré mentalement par les contrôleurs, l'est selon un schéma qui leur est véritablement propre, à tel point que les

---

<sup>304</sup> Voir Blattner, «Possible dream», *supra* note 258 : «CTAS is a software tool (...) (that) calculates the most efficient and conflict-free descent profile for aircraft approaching their destinations. CTAS also provides advice to controllers on how to space the aircraft on final approach to achieve the highest efficiency, measured by landings in a given period of time».

<sup>305</sup> Voir notamment Thomas, *supra* note 274; Weitzman, *supra* note 259.

<sup>306</sup> B. Ruitenberg, «Ten years of human factors in air traffic control», en ligne : <<http://www.ifatca.org>> (date d'accès : 9 mai 2000).

<sup>307</sup> International Federation of Air traffic Controller Associations qui est une organisation internationale non-gouvernementale regroupant les associations et syndicats de contrôleurs aériens, le siège étant situé à Montréal, Canada, en ligne : <<http://www.ifatca.org>> (date d'accès : 9 mai 2000).

<sup>308</sup> Voir Ruitenberg, «Safety», *supra* note 256.

<sup>309</sup> Milde, *supra* note 267.

études les plus poussées en la matière ne sont pas parvenues à expliciter<sup>310</sup>. Ainsi, même avec la mise en place d'un système entièrement automatisé, devra perdurer la faculté des contrôleurs de passer outre les informations émanant des ordinateurs s'ils estiment que celles-ci ne sont pas adéquates et ce, en vertu de leur expérience à résoudre des situations imprévues.<sup>311</sup> En effet, les contrôleurs aériens devraient pouvoir décider quand l'usage du matériel informatisé leur permet d'être plus efficaces, et, dans quels cas, un tel recours n'est pas nécessaire<sup>312</sup>.

A cette fin, il apparaît nécessaire que, pour que le système Free flight puisse être effectif, soit développée la relation homme/machine<sup>313</sup>. Ainsi, si aujourd'hui les contrôleurs sont obligés de procéder à des estimations approximatives, dans un futur très proche, grâce aux technologies nouvelles, une meilleure information sera mise à leur disposition. Or, à l'heure actuelle, aucun système informatisé n'est en mesure, à lui seul, de synthétiser toutes les données relatives aux conditions météorologiques, aux intentions des équipages, aux comportements en temps réel des différents aéronefs en vol, aux changements décisionnels de chaque équipage et à tout imprévu pouvant survenir. C'est pourquoi, tant les pilotes que les contrôleurs aériens doivent être en mesure de procéder à une telle évaluation, les derniers devant toujours être capables de fournir manuellement des services sécuritaires et fiables en cas de défaillance du système informatisé<sup>314</sup>.

En outre, toute recommandation ou tout avertissement, fournis par les ordinateurs, résulteront inévitablement d'une analyse incomplète de la situation et, ne devront, par

---

<sup>310</sup> Voir, pour un exposé de ces études, Petitfils, *supra* note 137, à la p. 200 et s.

<sup>311</sup> Voir toutefois, Baiada, *supra* note 300 : «today pilots are limited by the ATC system».

<sup>312</sup> Voir Müller, *supra* note 276.

<sup>313</sup> Voir Weitzman, *supra* note 259.

<sup>314</sup> Comparer P. Bradley, «ATC on the blink» *Business and Commercial Aviation* (January 1996) 52. L'auteur a inséré, dans son article, un tableau permettant d'illustrer que de telles défaillances sont fréquentes : sur 19 interruptions des services de contrôle de la circulation aérienne dans les principaux aéroports américains (Chicago, Fort Worth, Kansas City, New York, Oakland et Washington) entre sept.1994 et juillet 1995, quinze résultent de défaillances du système informatique, et seulement trois d'erreurs humaines.

conséquent, être envisagés que comme une source d'information sur laquelle les preneurs de décision pourront s'appuyer, parmi d'autres dont ils devront également tenir compte. Tels sont, entre autres, les objectifs du système ADAPT mis en place par Swisscontrol<sup>315</sup>.

Pour résumer, il semble évident que, en cas de partage décisionnel homme/machine, le nécessaire élargissement de la diffusion de l'information s'imposera<sup>316</sup>.

---

<sup>315</sup> Voir Müller, *supra* note 276.

<sup>316</sup> Voir Ruitenber, «Moving control», *supra* note 277

## 6. PRIVATISATION DES SERVICES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Si quinze pays, la majorité en Europe, ont déjà procédé à la privatisation de leurs services de contrôle de la navigation aérienne, cette question est fortement d'actualité aux Etats-Unis depuis déjà un certain temps et, la France commence à l'envisager.

Après avoir défini cette notion, nous verrons les raisons et les avantages consécutifs qui pourraient en résulter. Cependant, nous constaterons également qu'un tel changement engendrerait certaines conséquences pour le moins problématiques. Pour terminer, nous envisagerons la façon dont le sujet a été traité aux Etats-Unis et quelles conséquences cela pourrait avoir sur le régime de responsabilité en vigueur.

### 6.1. Définition de la notion de privatisation :

La définition qui nous semble la plus complète, nous a-t-il semblé, est celle de l'IFATCA qui n'opère pas de distinction entre privatisation et corporatisation<sup>317</sup>. Ainsi, du point de vue de l'IFATCA, «(p)rivatisation of Air Traffic Control refers to the process by which the functions and/or assets of Air Traffic Control are transferred from a government department to either the private sector or to a company or corporation owned either partly or fully by the government, but operating independently of total government control»<sup>318</sup>. De cette définition, il résulte qu'une privatisation n'est pas nécessairement synonyme de la soustraction totale du contrôle étatique dans la mesure où sont distinguées les fonctions opérationnelles du financement.

---

<sup>317</sup> *Contra* F.P. Schubert, «The corporatization of air traffic control: drifting between private and public law» (1997) 22/II Ann. Air & Sp. L. 223 [ ci-après «Corporatization» ]; J.L. Treanor, «Privatization vs. corporatization of the federal aviation administration: revamping ATC» (1998) 63 J. Air L. & Com. 633; Blattner, «Privatize», *supra* note 289.

<sup>318</sup> Voir B. Ruitenbergh, «Privatisation from the air traffic controllers' perspective» (1994) 33 *The Controller* 14 [ ci-après «Privatisation» ].

## 6.2. Les raisons à l'origine de la considération d'une privatisation éventuelle :

La contrôle du trafic aérien a, de tout temps, été marqué par une forte tradition étatique<sup>319</sup>, tant du point de vue de la propriété que du point de vue opérationnel, dans la mesure où il est directement lié à l'exercice de la souveraineté des Etats.

Or, cette tradition étatique a engendré de nombreuses lacunes dans la fourniture de tels services. Ainsi, nous allons faire état des diverses raisons qui motivent la nécessité de modifications structurelles des services de contrôle de la circulation aérienne.

### 6.2.1. Les retards et le «mur de la capacité» :

Le déficit de capacité est régulièrement mis à la charge des contrôleurs de la circulation aérienne, auxquels il est reproché de ne pas procéder à une séparation des aéronefs qui permette d'assurer la gestion effective du volume du trafic aérien. La privatisation des services de contrôle de la circulation aérienne a souvent été invoquée comme constituant une solution appropriée à cet état de fait. Ainsi, selon un auteur<sup>320</sup>, le désir de restructurer le système de contrôle du trafic aérien vient des retards fréquents des vols et de ce que nous appellerons le «mur de la capacité»<sup>321</sup> résultant de l'ampleur de l'augmentation du volume du trafic aérien.

Cette raison n'est, selon nous, pas valable dans la mesure où, «[d]ans les causes de retard, la part respective de la saturation du contrôle en route et de celle des aéroports est souvent mal appréciée par les utilisateurs, dans la mesure où les délais aux décollages imposés par les centres de contrôle en route proviennent, selon les cas, de leur propre

---

<sup>319</sup> Excepté en Suisse où les services de contrôle du trafic aérien sont autonomes quant à leur gestion depuis 1931. Notons, que si Swisscontrol n'était pas indépendante financièrement dans les premiers temps, les fonds provenant directement du budget de l'Etat, elle a acquis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996 une pleine autonomie financière.

<sup>320</sup> Voir Blattner, «Privatize», *supra* note 289.

<sup>321</sup> Voir J. Villiers, «L'avenir du contrôle de la circulation aérienne en Europe: le mur de la capacité» (Janvier – Février 1990) 59 *ITA Magazine* 14. Selon cet auteur, le «mur de la capacité» regroupe deux phénomènes : la saturation du flux aérien associée à la saturation du flux d'information.

saturation ou de celle des aéroports de départ ou de destination»<sup>322</sup>, sans compter les délais de séparation imposés à ceux-ci, que ce soit en terme de temps ou de distance.

Donc, concernant ces deux raisons, plus qu'une privatisation des services de contrôle du trafic aérien, une privatisation des structures aéroportuaires, dans un premier temps, serait plus appropriée<sup>323</sup>.

6.2.2. Les contraintes budgétaires et la lenteur des processus d'acquisition d'équipements nouveaux :

Il est de notoriété publique qu'une rigueur générale pèse sur les budgets des Etats. Cette rigueur, doublée d'une grande imprévisibilité, pèse donc également sur le budget alloué aux services de contrôle de la navigation aérienne. Nous ne discuterons pas cet état de fait. Mais il est, également, de notoriété publique que l'Etat ne regarde pas suffisamment à la dépense, en se prévalant de la préférence nationale, lorsqu'il s'agit, notamment, d'acquérir des équipements nouveaux. Cette préférence implique souvent que de tels équipements soient plus onéreux que ceux produits à l'extérieur des frontières nationales et ce, de par le caractère monopolistique des marchés publics.

Outre ces constats, il nous semble approprié de relever la nature excessivement lente du processus d'acquisition de ces nouveaux équipements, résultant de sa complexité. Ainsi, pour prendre l'exemple du processus américain, sept années s'écoulent, en règle générale, entre le moment où l'administration détermine le besoin d'un matériel nouveau et le moment où ce matériel est effectivement livré<sup>324</sup>. En conséquence, les contrôleurs n'ont à leur disposition qu'un équipement souvent obsolète<sup>325</sup>, sujet à de

---

<sup>322</sup> *Ibid.*

<sup>323</sup> Ce qui est déjà le cas dans de nombreux pays parmi lesquels le Canada ou la Nouvelle-Zélande.

<sup>324</sup> Voir Treanor, *supra* note 317.

<sup>325</sup> *Ibid.* L'auteur va même jusqu'à dire que, depuis 1960, l'équipement est quasiment resté inchangé.

nombreuses défaillances, desquelles résultent de potentielles situations désastreuses<sup>326</sup> et, la réduction, de ce fait, du niveau de sécurité. Or, «par définition, le contrôle du trafic aérien implique une série de besoins à court terme et imprévisibles qui exigent rapidité et flexibilité dans la prise de décisions»<sup>327</sup>.

En effet, dans le cas du contrôle tel qu'il est exercé actuellement, le contrôleur est amené à prendre des décisions «stratégiques» qui anticipent un certain nombre de décisions qu'il sera amené à prendre ultérieurement en fonction de l'évolution de la situation<sup>328</sup>.

Il en résulte qu'une telle rapidité et une telle flexibilité ne peuvent aller de pair qu'avec l'usage d'équipements adéquats et, par conséquent, impliquent que les procédures de financement et les contraintes budgétaires, propres aux structures étatiques, soient simplifiées, pour les premières, et moindres, pour les secondes.

### 6.2.3. Une dépendance politique certaine :

Du caractère étatique de la fourniture des services de contrôle du trafic aérien découle le fait que la satisfaction première recherchée est celle des politiciens, de l'industrie et des «lobbies». Et ce, au détriment des usagers, en l'espèce les compagnies aériennes, des employés et, plus généralement, de l'ensemble de l'aviation.

### 6.3. Les avantages inhérents à une privatisation :

En premier lieu, une privatisation entraînerait la possibilité, pour les usagers des services de contrôle du trafic aérien, de donner leur opinion et d'acquérir une certaine influence quant à l'exercice du pouvoir décisionnel. Une telle affirmation découle de l'étude de la structure de NAV CANADA, société privée à but non lucratif et sans

---

<sup>326</sup> *Ibid.* : «Air traffic controllers complain that air traffic computers have been malfunctioning for decades, citing this as one of the reasons for the 1981 strike of ATC workers».

<sup>327</sup> Voir Schubert, «Corporatization», *supra* note 317.

<sup>328</sup> Voir Villiers, *supra* note 321.

capital-action, laquelle est dirigée par un Conseil d'administration formé de quinze membres<sup>329</sup> :

- quatre administrateurs nommés par les opérateurs commerciaux;
- trois administrateurs nommés par le gouvernement fédéral;
- deux administrateurs nommés par les syndicats de travailleurs;
- un administrateur nommé par les compagnies aériennes;
- quatre administrateurs indépendants nommés par l'ensemble du Comité de direction;
- un chef de direction.

En second lieu, une privatisation entraînerait un accroissement de la flexibilité, laquelle serait combinée à l'opportunité de réagir aux changements plus rapidement, caractéristiques des modes de gestion privée dominés par la rationalité<sup>330</sup> et, pallierait ainsi les deux principaux problèmes rencontrés par les structures étatiques, à savoir les contraintes budgétaires et, la lenteur et la complexité des processus d'acquisition d'équipement.

Enfin, il serait bénéfique que les services de contrôle du trafic aérien soit plus concernés par les passagers, usagers des compagnies aériennes, lesquelles sont les destinataires principaux de ces services. L'impact positif, résultant d'une privatisation, sur la capacité permettrait, ainsi, aux services précités de se concentrer sur les besoins des passagers,

---

<sup>329</sup> Voir J.H. Deacon et M. MacKeigan, *NAV CANADA : an ANS commercialization case study*, Montréal, American Bar Association, Forum on air and space law, 3-4 Août 2000. Voir aussi NAV CANADA, *Note documentaire*, 13 octobre 1999 : «NAV CANADA a également un Comité consultatif élu par les membres associés, lequel est habilité à étudier et à présenter des recommandations au Conseil d'administration sur des questions touchant le SNA. Le Comité consultatif est formé des membres suivants : Fazal Bhimji (Association canadienne du contrôle du trafic aérien), Dave Dayment (Airport Management Conference of Ontario), Louis Desmarais (Association du Transport aérien international), David Eckmire (Saskatchewan Aviation Council), Édith Fournier (Associations d'aviation régionales), David Gainforth (Fraternité internationale des ouvriers en électricité), Geoff Goodyear (Helicopter Association of Canada), Lisa Hodge (Association du transport aérien), Sandy Hopkins (Conseil des aéroports du Canada), Brian Jenner (Association québécoise des transporteurs aériens), Don Johnny (Air Line Pilots Association), Gerry Lloyd (BC Aviation Council), J-D Lyon (Canadian Business Aircraft Association), Kevin Psutka (Canadian Owners & Pilots Association), Judy Saxby (Manitoba Aviation Council), Ron Smith (Association des spécialistes de la circulation aérienne du Canada), Richard Sowden (Association des pilotes d'Air Canada) et Don Wall (membre extraordinaire)».

<sup>330</sup> Voir Ruitenber, «Privatisation», *supra* note 318.

lesquels sont les destinataires finaux puisque la fonction première des contrôleurs aériens est de s'assurer du respect du principe de séparation à des fins sécuritaires.

#### **6.4. Les implications possibles d'une privatisation :**

Toute entité privée a pour politique l'augmentation des bénéfices, la réduction des coûts et, en règle générale, la recherche d'un rendement optimum. Or, la fourniture des services de contrôle de la circulation aérienne, étant directement liée au maintien de la sécurité du trafic aérien et impliquant une vigilance toute particulière, se devra de rester un service à caractère très spécial, avec les conséquences que cela implique. Dans cette mesure, il appartiendra aux Etats de maintenir un certain contrôle sur la fourniture de ces services, notamment en continuant d'exercer leur pouvoir réglementaire en la matière.

Le contrôle du trafic aérien étant actuellement assuré par des organisations étatiques, en France et aux Etats-Unis, et, les personnes employées ayant le statut de fonctionnaires, se posera nécessairement la question relative à leur droit de grève. En effet, l'exercice du droit de grève des fonctionnaires est limité, voire prohibé par les réglementations nationales en vigueur.

Ainsi, si en France, conformément au *Préambule de la Constitution de 1958*, «le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglemente», la *loi du 2 juillet 1964* interdit expressément «aux agents chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes et tours de contrôle [...] de se mettre en grève en cessant leur service de manière concertée [en raison des] sujétions et responsabilités exceptionnelles attachées aux fonctions de ces agents»<sup>331</sup>. Or, cette interdiction n'empêche actuellement pas les contrôleurs aériens de recourir à la grève. Ainsi, la continuité dans le fonctionnement du service de contrôle aérien est une des prérogatives de l'Etat qui se doit de prendre les mesures nécessaires pour l'assurer, pouvant même

---

<sup>331</sup> *Loi du 2 juillet 1964*, J.O., 3 juillet 1964 in L. Rapp, «Grève illicite des contrôleurs de la navigation aérienne et responsabilité de l'Etat français» (Avril 1986) 34 *ITA Magazine* 14.

aller jusqu'à interdire le survol de son territoire ou l'accès à ses aéroports si cela s'avère impossible<sup>332</sup>.

La question se pose donc de savoir dans quelle mesure, en cas de privatisation, l'exercice du droit de grève pourrait-il continuer à être réglementé, les employés des entreprises privées bénéficiant pleinement de ce droit<sup>333</sup>; et, est-ce seulement possible puisque cette réglementation s'applique aux seuls fonctionnaires assumant des tâches nécessaires au maintien de la sécurité et de l'ordre public.

#### **6.5. Les obstacles à la privatisation des services de contrôle de la navigation aérienne aux Etats-Unis :**

Comme nous l'avons vu précédemment, le gouvernement américain a déjà fait un pas dans le sens de la privatisation<sup>334</sup>. Cependant, déjà, certains problèmes ont été soulevés.

##### **6.5.1. La nécessaire modification du système de responsabilité :**

A l'heure actuelle, la responsabilité pour négligence des contrôleurs aériens américains est régie par le FTCA<sup>335</sup>. En cas de privatisation du contrôle du trafic aérien, les contrôleurs n'auraient plus la qualité d'agents gouvernementaux et, par conséquent, leur régime de responsabilité en serait modifié<sup>336</sup>. Ainsi, les actions en responsabilité ne pourront plus être intentées devant les Cours de première instance mais seulement

---

<sup>332</sup> Voir Larroumet, *supra* note 119, à la p. 425.

<sup>333</sup> Voir par ex. J.H. Deacon et M. MacKeigan, *supra* note 329.

<sup>334</sup> Voir la section 5.4.3., ci-dessus, pour l'étude de cette question.

<sup>335</sup> Voir la section 2.2, ci-dessus, pour l'analyse de cette question.

<sup>336</sup> Contra F.Schubert selon lequel cette affirmation serait prématurée dans la mesure où c'est l'acte de privatisation qui déterminerait le régime juridique de responsabilité. Lors de notre entretien avec lui, il a appuyé son opinion sur les exemples suivants : «En Allemagne, c'est toujours l'Etat allemand qui répond des dommages causés par la DFS, le fournisseur de services organisés sous forme de société privée. Ses employés sont, en ce qui concerne la responsabilité, assimilés à des fonctionnaires. En Suisse, swisscontrol répond directement des dommages causés par ses personnels. Mais l'entreprise n'est pas assujettie au régime ordinaire de responsabilité civile, mais au régime exceptionnel de responsabilité de l'Etat qui détermine également la responsabilité des employés de l'entreprise».

devant les Cours d'Etat et, le droit applicable sera celui de l'Etat dans lequel le dommage s'est produit, ce qui entraînera une disparité encore plus importante que celle qui caractérise la jurisprudence actuelle. De plus, il sera possible qu'un jury décide de l'issue du procès, cela rendant incertaine l'attitude à adopter par la défense. En outre, les juges auront la possibilité d'allouer des dommages-intérêts à titre répressif, ce qui est prohibé par le FTCA<sup>337</sup>.

Pour tous ces motifs, la responsabilité des contrôleurs aériens pourra plus aisément être mise en cause que sous le régime actuel. C'est pourquoi Majumbar a émis la proposition au terme de laquelle «Congress could put a limit on private air controller liability similar to international aircraft accident liability under the Warsaw Convention»<sup>338</sup>.

#### 6.5.2. La modification nécessaire de la procédure de privatisation existante :

Il nous paraît d'un intérêt certain de nous pencher sur l'étude de la procédure que doit suivre la FAA lorsqu'elle souhaite procéder à la privatisation d'une tour de contrôle, telle qu'elle résulte de la Circulaire A-76 du Ministère de l'Economie et des Finances<sup>339</sup>.

Cette procédure comprend cinq étapes aux termes desquelles la FAA sera à même ou non de privatiser l'organe de contrôle de la circulation aérienne en cause :

- The FAA must evaluate the ATC tasks to determine whether they are inherently governmental or commercial. Tasks which are inherently governmental must be performed in-house by government employees.
- Even if the tasks are not inherently governmental, they might fit certain defence criteria. In this case they should be performed in-house for purposes of national defence readiness.
- If the FAA concludes that the tasks need not be performed in-house, it should determine whether satisfactory commercial sources are available to carry them out.

---

<sup>337</sup> Voir 28 U.S.C.S 2674 (1990) : «The United States shall be liable [...] in the same manner and to the same extent as a private individual under like circumstances, but shall not be liable [...] for punitive damages».

<sup>338</sup> A. Majumbar, «Commercialising and restructuring air traffic control: a review of the experience and issues involved» 1995 *Journal of Air Transport Management* 111.

<sup>339</sup> Voir D. Morrow, «Against the law» *Air Traffic Management* (May - June 1998) 19 : «Federal policy for the US FAA is based on the Budget and Accounting Act of 1921 and the Office of Federal Procurement Policy Act. From this legislation is derived the Office of Management and Budget Circular A-76».

- If these sources are available, the FAA must complete a cost-comparison study to determine if the ATC tasks can be performed more economically by the private sector.
- If the tasks can be performed more economically by the private sector then the FAA must privatize them<sup>340</sup>.

Nous nous permettons de constater que la volonté des Etats-Unis de privatiser leurs structures de contrôle du trafic aérien ne va pas vers la facilité, la procédure dont nous venons de faire mention étant empreinte d'une lourdeur certaine dans la mesure où elle implique que différentes études successives soient menées, doublées d'une appréciation entièrement discrétionnaire laissée à la FAA. De plus, la privatisation des services de contrôle du trafic aérien ne doit pas s'opérer au cas par cas mais dans sa globalité.

Au final, nous avons l'audace de suivre l'opinion d'un auteur téméraire<sup>341</sup> et sommes d'avis que la solution aux problèmes que rencontrent actuellement les services de contrôle du trafic aérien aux Etats-Unis ne réside pas nécessairement dans leur privatisation, mais plutôt dans la restructuration de la FAA<sup>342</sup>.

#### **6.6. Conclusion :**

Pas plus aux Etats-Unis qu'ailleurs, la privatisation des services de contrôle du trafic aérien ne représente une solution miracle, quand bien même elle fait l'objet d'une forte adhésion.

Un point sur lequel tant ses partisans que ses détracteurs s'accordent est celui relatif au nécessaire maintien du pouvoir réglementaire des Etats afin que les exigences liées à la sécurité soient maintenues à un niveau élevé. Et ce parce que, tant qu'aucun instrument

---

<sup>340</sup> *Ibid.*

<sup>341</sup> Voir Blatner, «Privatize», *supra* note 289.

<sup>342</sup> *Contra* Shea, *supra* note 20, qui voit la solution dans la réforme du FTCA lui-même («tort reform»).

international contraignant ne sera élaboré<sup>343</sup>, seuls les Etats sont, à ce jour, capables de remplir cette fonction.

En conclusion, nous citerons Schubert avec lequel nous sommes en complet accord :

Le processus [de constitution en corporations] devrait être utilisé comme un simple outil afin d'atteindre les objectifs recherchés dans la fourniture des services ATS et non comme une solution miracle. L'efficacité des ATS pourrait être améliorée même dans une structure gouvernementale, avec des changements adéquats dans la réglementation, l'idéologie et les modes de financement<sup>344</sup>.

---

<sup>343</sup> Les seuls instruments internationaux adoptés à ce jour, et concernant spécifiquement les services de contrôle du trafic aérien, sont les Annexes 1, 2 et 11 à la Convention de Chicago, qui n'établissent que des «normes et pratiques recommandées».

<sup>344</sup> Schubert, «Corporatization», *supra* note 317.

## CONCLUSION

Au regard de notre étude, plusieurs points doivent être dégagés puisque dans celle-ci, si nous avons choisi de traiter de la responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne en particulier, nous avons délibérément opté pour une approche relativement large.

Concernant la responsabilité *stricto sensu*, l'analyse des deux régimes américain et français illustre à quel point des différences importantes coexistent, même si de prime abord les principes de base sont très semblables. Par principes de base, nous nous référons à la nature de la responsabilité qui n'est engagée qu'en cas de faute des contrôleurs de la circulation aérienne dans ces deux pays et, aux devoirs qui, dans la pratique, incombent à ces derniers. Cependant, une analyse approfondie a permis de démontrer, d'une part, à quel point la nature de la faute diffère et, d'autre part, à quel point des devoirs identiques peuvent faire l'objet d'interprétations contradictoires selon les tribunaux qui ont à jugé d'affaires impliquant un manquement à ces derniers. A cet effet, certains auteurs ont proposé la modification du régime actuel en un système de responsabilité objective<sup>345</sup>, laquelle mettrait fin aux divergences d'interprétation.

Toujours concernant la responsabilité *stricto sensu*, l'étude de celle des contrôleurs de la circulation aérienne, mise en parallèle avec celle des pilotes d'aéronefs, a permis de montrer combien la frontière entre les devoirs de ces deux opérateurs pouvait s'avérer relativement ténue. Ainsi, les tribunaux, s'ils continuent, dans certains cas, d'appliquer le principe selon lequel doit être engagée la responsabilité première des pilotes, n'hésitent plus à affirmer qu'il existe une responsabilité concurrente des contrôleurs aériens et, condamnent fréquemment les deux à assurer la réparation pécuniaire du dommage. Néanmoins, dans la mesure où lorsque l'accident implique une compagnie aérienne, celle-ci sera condamnée à compenser le dommage dans une limite déterminée par les différents instruments internationaux y ayant trait, il serait souhaitable qu'une telle limitation s'applique également à la réparation des agences du contrôle de la circulation

---

<sup>345</sup> Voir par ex. «Fault liability», *supra* note 83.

aérienne. Cette thèse a été défendue par Larsen<sup>346</sup> consécutivement au constat que la responsabilité de l'Etat est majoritairement illimitée, notamment en France et aux Etats-Unis.

Ces deux systèmes ayant possiblement atteints leurs limites respectives, plusieurs solutions ont été envisagées parmi lesquelles, la mise en place du système Free flight et la privatisation des services de contrôle de la circulation aérienne. Concernant ces deux points, il résulte de notre étude que, avant de pouvoir considérer ces solutions comme effectives, de nombreux obstacles devront être franchis parmi lesquels la clarification de la responsabilité applicable aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Il semble que l'objet de notre étude, la responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne, est enfermé dans une espèce de cercle vicieux auquel l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale même n'a pas encore trouvé d'issue. Ainsi, le constat émis par un auteur japonais, il y a de cela trente-quatre ans, semble toujours d'actualité :

« the problem relating to the liability of air traffic control agencies seems to be one of the most complex and difficult problems in the field of air law »<sup>347</sup>.

---

<sup>346</sup> P.B. Larsen, «Air traffic control: a recommendation for a proof of fault system without a limitation on liability» (1966) 32 J. Air L. & Com. 3.

<sup>347</sup> Voir F. Ikeda, «Air Law» (1966) 14 The Japan Annual of Law and Politics 9.

# **BIBLIOGRAPHIE**

## **1. DOCUMENTATION INTERNATIONALE :**

### **→ Traité :**

Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (entrée en vigueur le 4 avril 1947) dite Convention de Chicago.

### **→ Documents O.A.C.I. :**

O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Licences du personnel, Annexe 1 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 8<sup>ème</sup> éd., juillet 1988.

O.A.C.I., Normes internationales – Règles de l'air, Annexe 2 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 9<sup>ème</sup> éd., juillet 1990.

O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Exploitation technique des aéronefs, Annexe 6 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 6<sup>ème</sup> éd., juillet 1998.

O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Télécommunications aéronautiques, Annexe 10 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 5<sup>ème</sup> éd., juillet 1995.

O.A.C.I., Normes et pratiques recommandées internationales – Services de la circulation aérienne, Annexe 11 à la Convention relative l'aviation civile internationale, 12<sup>ème</sup> éd., juillet 1998.

## **2. RÉGLEMENTATIONS NATIONALES :**

### **→ Etats-Unis:**

*Civil Aeronautics Act of 1938*, 52 Stat. 973-1007, codifié tel qu'amendé, 49 U.S.C 1301-1542 (1988).

*Federal Tort Claims Act of 1946*, 60 Stat. 842, codifié tel qu'amendé 28 U.S.C.S 1346 et 2671-2680 (1990).

*Federal Aviation Act of 1958*, 52 Stat. 737-806, tel qu'amendé, 49 U.S.C 1301-1557 (1988).

*Department of Transportation Act of 1967*, 80 Stat. 931, 938 (1967).

*Restatement (Second) of Torts* §285 (1965).

FAA, *Airman's Information Manual* 1-52 (1992).

FAA Order 7110.65 C, 7110.65 E, 7117.65 E Air Traffic Control (1988).

FAA Advisory «National Air Traffic Training Program» (1982).

FAR Part 91, 14 C.F.R. §91.1 (1992).

FAR Part 61, 14 C.F.R. §61.1 (1992).

FAR Part 67, 14 C.F.R. §67.1 (1992).

→ **France:**

*Code de l'Aviation Civile.*

*Constitution de 1958* et son Préambule.

*Loi du 2 juillet 1964*, J.O., 3 juillet 1964.

*Arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1978*, J.O., 20 janvier 1979.

*Arrêté du 17 août 1981*, J.O., 19 août 1981.

*Arrêté du 24 juillet 1989*, J.O., 25 juillet 1989.

**3. JURISPRUDENCE :**

→ **Etats-Unis:**

*Allen c. United States*, 370 F.Supp. 992 (E.D.Mo 1973).

*American Airlines Inc. c. United States*, 418 F.2d 180 (5<sup>e</sup> Cir. 1969).

*Apostol c. United States*, 20 Av.Cas. (CCH) 18,445 (1<sup>er</sup> Cir. 1988).

*Barbosa c. United States*, 811 F.2d 1444 (11<sup>th</sup> Cir. 1987).

*Bearden c. United States*, 21 Av.Cas. (CCH) 17,533 (N.D.Ala. 1988).

*Biles c. United States*, 848 F.2d 661 (5<sup>th</sup> Cir. 1988).

*Burchett c. United States*, 19 Av.Cas. (CCH) 18,440 (S.D.Ga. 1986).

*Cattaro c. Northwest Airlines Inc.*, 236 F.Supp. 889 (E.D.Va. 1964).

*Connors c. United States*, 116 F.2d 228 (S.Ct. 1991).

*Connors c. United States*, 502 U.S. 899 (1991).

*Daley c. United States*, 792 F.2d 1081 (11<sup>th</sup> Cir. 1986).

*Delahite c. United States* 346 U.S. 15 (1953).

*Delta Airlines c. United States*, 561 F.2d 381 (1<sup>st</sup> Cir. 1976).

*De Vere c. True-Flight Inc.*, 268 F.Supp. 226 (E.D.N.C 1967).

*Dickens c. United States*, 545 F.2d 886 (5<sup>th</sup> Cir. 1977).

*Eastern AirLines Inc. c. Union Trust Company*, 221 F.2d 62 (D.C.Cir. 1955).

*Felder c. United States*, 543 F.2d 657 (9<sup>th</sup> Cir. 1976).

*Fikejs c. Lickteig*, 13 Av.Cas (CCH) 17,657 (D.Kan. 1975).

*First of Am. Bank-Cent. c. United States*, 639 F.Supp. 446 (W.D.Mich. 1986).

*Foss c. United States*, 623 F.2d 104 (9<sup>th</sup> Cir. 1980).

*Furumizo c. United States*, 381 F.2d 965 (9<sup>th</sup> Cir. 1967).

*Gaddis c. United States*, 616 F.Supp. 1163 (E.D.Mich. 1985).

*Gill c. United States*, 429 F.2d 1072 (5<sup>th</sup> Cir. 1970).

*Hamilton c. United States*, 497 F.2d 370 (9<sup>th</sup> Cir. 1974).

*Hancock c. United States*, 19 Av.Cas. (CCH) 17,381 (E.D.Tenn. 1985).

*Harris c. United States*, 12 Avi 17,411 (N.D.Tex. 1971).

*Hartz c. United States*, 387 F.2d 870 (5<sup>th</sup> Cir. 1968).

*Hennessey c. United States*, 12 Avi 17,410 (D.Cal. 1971).

*Hensley c. United States*, 728 F.Supp 716 (S.D.Flo. 1989).

*Himmler c. United States*, 474 F.Supp. 914 (1979).

*Hochrein c. United States*, 238 F.Supp 317 (E.D.Pa. 1965).

*Hunter c. United States*, 961 F.Supp. 266 (M.D.Fla. 1997).

*Indian Towing c. United States*, 350 U.S. 61 (1955).

*Ingham c. Eastern Airlines*, 373 F.2d 227 (2<sup>e</sup> Cir. 1967).

*In re Air Crash at Dallas/Fort Worth Airport*, 919 F.2d 1079 (5<sup>e</sup> Cir. 1989).

*In re Air Crash Disaster at New Orleans-Louisiana*, 544 F.2d 369 (6<sup>e</sup> Cir. 1976).

*In re Greenwood Air Crash*, 924 F.Supp. 1518 (S.D.Ind. 1995).

*In re N-500L Cases*, 691 F.2d 15 (1<sup>er</sup> Cir.1982).

*Johnson, Jensen, Christenson et al. c. United States* , 6 Av. Cas. 18,111, 1960 U.S.C. Av. R. 269 (E.D. Mich. 1960).

*Lobel c. American Airlines*, 192 F.2d 217 (2<sup>e</sup> Cir. 1951).

*Long c. Clinton Aviation Co.*, 180 F.2d. 665 (C.A.Colo. 1950).

*Management Activities Inc. c. United States*, 21 F.Supp. 1157 (C.D.Cal. 1998).

*Marino c. United States*, 84 F.Supp. 721 (E.D. New York, 1949).

*Maryland c. United States*, 257 F.Supp. 317 (D.C. 1966).

*Mattschei c. United States*, 600 F.2d 205 (9<sup>e</sup> Cir. 1979).

*McDaniel c. United States*, 553 F.Supp. 910 (N.D.Cal. 1982).

*Miller c. United States*, 303 F.2d 703 (9<sup>e</sup> Cir. 1962).

*Miller c. United States*, 522 F.2d 386 (6<sup>e</sup> Cir. 1975).

*Neal c. United States*, 562 F.2d 338 (5<sup>e</sup> Cir. 1977).

*Neff c. United States*, 420 F.2d 115 (D.C.Cir. 1968).

*Osborn c. Bank of the United States*, 22 U.S. (9 Wheat.) 738 (1824).

*Pierce c. United States*, 718 F.2d 825 (6<sup>e</sup> Cir. 1988).

*Redhead c. United States*, 686 F.2d 178 (3<sup>e</sup> Cir. 1982).

*Reidinze c. Trans World Airlines Inc.*, 463 F.2d 1017 (6<sup>e</sup> Cir. 1972).

*Rodriquez c. United States*, 823 F.2d 735 (3<sup>e</sup> Cir. 1987).

*Rudelson c. United States*, 602 F.2d 1326 (9<sup>e</sup> Cir. 1979).

*Rulli c. United States*, 581 F.Supp. 1502, 1506 (W.D.Pa. 1984).

*Sawyer c. United States*, 297 F.Supp. 324 (E.D., N.Y. 1969).

*Schultetus c. United States*, 277 F.2d 322 (5<sup>e</sup> Cir. 1960).

*Smerdon c. United States*, 135 F.Supp. 929 (D.Mass. 1955).

*Spaulding c. United States*, 455 F.2d 222 (9<sup>e</sup> Cir. 1972).

*Springer c. United States*, 641 F.Supp. 913 (D.S.C. 1986).

*Somlo c. United States*, 416 F.2d 640 (7<sup>e</sup> Cir. 1969).

*Stork c. United States*, 430 F.2d 1104 (9<sup>e</sup> Cir. 1970).

*Stratmore c. United States*, 206 F.Supp. 665 (D.N.J. 1962).

*Szilard c. United States*, 15 Av.Cas. (CCH) 17,326 (C.D.Cal. 1978).

*Taylor c. Alidair Limited*, (1976) I.R.L.R 420.

*Thurston c. United States*, 888 F.Supp. 1100 (D.Utah 1995).

*Tilley c. United States*, 375 F.2d 678 (4<sup>e</sup> Cir. 1967).

*Todd c. United States*, 384 F.Supp. 1284 (D.Fla. 1974).

*United Airlines c. Wiener*, 335 F.2d 379 (9<sup>e</sup> Cir. 1964).

*United States c. Varig Airlines*, 467 U.S. 797, 81 L.Ed. 2d 660, 104 S. Ct. 2755 (1984).

*United States c. Neustadt*, 366 U.S. 696 (4<sup>e</sup> Cir. 1961).

*U.S. Aviation Underwriters Inc. c. United States*, 25 Av.Cas. (CCH) 18,089 (S.D.Ohio 1996).

*Webb c. United States*, 840 F.Supp. 1484, 1514-15 (D.Utah 1994).

*Wenninger c. United States*, 352 F.2d 523 (3<sup>e</sup> Cir. 1965).

*Wenzel c. United States*, 419 F.2d 260 (3<sup>e</sup> Cir. 1969).

*Wood c. United States*, 14 Av.Cas. (CCH) 17,821, 17,823 (C.D.Cal. 1977).

→ **France:**

Cons. d'Etat, 8 février 1873, *Blanco*.

Cons. d'Etat, 20 février 1905, *Tomaso Grecco*

Cons. d'Etat, 21 juillet 1939, *Dame veuve Genin*.

Cons. d'Etat, 1<sup>er</sup> juin 1943, *Dame veuve Savarit*.

Cons. d'Etat, 23 octobre 1957, *Société transatlantique aérienne*, Rec. 1957. 550.

Cons. d'Etat, 19 juin 1974, *Dame veuve Lagaisse*.

Trib.Adm. Lyon, 20 octobre 1977, *Consorts Bernard*.

Trib.Adm. Paris, 2 décembre 1980, *Sieur Demain*.

Tribunal des conflits 23 février 1981.

Cons. d'Etat, 2 juin 1982, *Vic*, R.F.D.A. 1986. 448.

Cons. d'Etat 26 juillet 1982, *Société Spantax et Compagnie La Equitativa*, R.F.D.A. 1982. 503 (concl. M. Genevois).

Cons. d'Etat 26 juillet 1982, *Société Iberia et Mutualiãad de seguros del Instituto nacional de industria*, R.F.D.A. 1982. 505 (concl. M. Genevois).

Cons. d'Etat, 8 juillet 1983, *Roullet et S.A. Mounié*, R.F.D.A. 1983. 363.

Cons. d'Etat, 21 novembre 1984, *Société d'assurances Gerling-Konzern A.G*, R.F.D.A. 1985. 104.

Cons. d'Etat, 25 juillet 1986, *Compagnie française d'assurances européennes*, R.F.D.A. 1986. 547.

Cons. d'Etat, 2 décembre 1987, *Compagnie Air Inter*, A.J.D.A. 1988. 166.

Cons. d'Etat, 22 avril 1988, *Union aéronautique du Périgord*.

Cons. d'Etat, 22 mars 1989, *Compagnie Air Inter*, R.F.D.A. 1989. 560.

#### 4. DOCTRINE :

##### → Monographies :

B. Correia e Silva, *Some legal aspects of flight information regions*, thèse de maîtrise en droit, Université McGill, 1990.

C. Desbiens, *Government's liability for the control of air traffic as well as the inspection and certification of aircraft*, thèse de maîtrise en droit, Université McGill, 1992.

I.H.Ph. Diedericks-Verschoor, *An introduction to air law*, Boston, Kluwer, 1993.

G.S. Goudjo, *L'organisation et la responsabilité des services de la circulation aérienne*, thèse de DESS en droit, IFURTA, 1983.

B.D.K. Henaku, *The law on global air navigation by satellite: a legal analysis of the ICAO CNS/ATM system*, Leiden, AST, 1998.

R. Hurst, *Pilot error : a professional study of contributory factors*, Londres, Crosby Lockwood Staples, 1976.

M.A. Kader, *Air traffic control liability*, thèse de maîtrise en droit, Université McGill, 1986.

L.S. Kreindler, *Aviation accident law*, New York, Matthew Bender & Co. Inc., 1999.

N. Loukakos & A. Cabanes, *Lex Aero : guide du droit aérien*, 2<sup>ème</sup> éd., Aix en Provence, Librairie de l'Université d'Aix en Provence, 1999.

J.M. MacKeigan, *Liability of air traffic services providers: the impact of new systems and commercialization*, thèse de maîtrise en droit, Université McGill, 1996.

B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens*, Paris, Précis Dalloz, 1996.

P. Petitfils, *La responsabilité des services de la navigation aérienne en Droit français*, thèse de doctorat en droit, IFURTA, 1990.

S. Saillard, *Les institutions et aspects juridiques relatifs au contrôle aérien en Europe: Eurocontrol*, thèse de maîtrise en droit, Université McGill, 1991.

H. Sasseville, *The liability of air traffic control agencies*, thèse de maîtrise en droit, Université McGill, 1985.

F. Schubert, *La responsabilité des agences du contrôle de la circulation aérienne*, Opfikon, Lenticularis, 1994.

F.N. Videla Escalada, *Aeronautical law*, Pays-Bas, Sijthoff & Noordhoff, 1979.

#### → Articles :

R.I.R. Abeyratne, «Negligence of the aircraft commander and bad airmanship - new frontiers» (1987) 12 Air L. 3.

F.P. Alimonti, «Recent developments in aviation liability law» (1998) 64 J. Air L. & Com. 130.

R.J. Andreotti, «Promoting general aviation safety: a revision of pilot negligence law» (1993) 58 J. Air L. & Com. 1089.

L. Barnes et W. MacDonald, «Search for the legal liability of air traffic controllers» (1969-70) 1-2 Transp. L.J. 187.

H. Beaubois, «Le statut juridique du commandant d'aéronef» (1955) 9 R.F.D.A. 221.

S. Bhatt, «Responsibility in international air law: some aspects of the problem of air traffic» (1968) 8 Indian J. Int'l L. 413.

B.D. Bleisch, «Proof of pilot identity in matter arising from the crash of dual control aircraft» (1997) 62 J. Air L. & Com. 681.

I.J. Booth, «Governmental liability for aviation accidents caused by air traffic negligence» (1977) 1 Air L. 161.

K.N. Courtois, «Standards and practice: the judiciary's role in promoting safety in the air traffic control system» (1990) 55 J. Air L. & Com. 1117.

R. Dettling-Ott, «Criminal liability of airline pilots: three recent decisions» (1988) 13 Air L. 4.

- A.J. Dilk, «Aviation tort litigation against the United States - Judicial inroads on the pilot-in-command concept» (1986-87) 52 J. Air L. & Com. 797.
- S.B. Early, «The expanding liability of air traffic controllers» (1973) 39 J. Air L. & Com. 599.
- S.E. Eastman, «Liability of the ground control operator for negligence» (1950) 17 J. Air L. & Com. 170.
- P.P. Flynn, «ATC - technology and law» (1970) 2 Transp. L.J. 249.
- F. Garnault, «Réflexions sur la responsabilité des organismes de contrôle de la circulation aérienne» (1984) 38 R.F.D.A. 369.
- Captain H. Geut, «The law: the pilot and the air traffic controller - division of responsibilities» (1988) 13 Air L. 256.
- G. Guillaume, «La responsabilité des services de la circulation aérienne en France» (1978) 3 Ann. Air & Sp. L. 133.
- S.K. Hamalian, «Liability of the United States government in cases of air traffic controller negligence» (1986) 11 Ann. Air & Sp. L. 55.
- J.S. Hamilton, «Allocation of airspace as a scarce national resource» (1994-95) 21-22 Transp. L.J. 251.
- C. Hatfield, «Problems of representation of air traffic controllers in mid-air litigation» (1982-83) 48 J. Air L. & Com. 1.
- K.D. Hwan, «Some considerations on the liability of air traffic control agencies» (1988) 13 Air L. 268.
- K.D. Hwan, «Legal aspects of ATCA liability» (1995) 20/I Ann. Air & Sp. L. 209.
- F. Ikeda, «Air Law» (1966) 14 The Japan Annual of Law and Politics 9.
- Judicial and regulatory decisions, «Control zone accident's - allocation of liability between air carrier and control tower» (1956) 23 J. Air L. & Com. 239.
- Captain R. Kane et T. Pyne, «The legal status and liability of the copilot - part I» (1994) 19 Air & Sp. L. 290.
- Captain R. Kane et T. Pyne, «The legal status and liability of the copilot - part II» (1995) 20 Air & Sp. L. 2.
- A. Kean, «The language of air traffic control» 1990 J. Bus. L. 524.

P.J. Kolczynski, «The criminal liability of aviators and related issues of mixed criminal-civil litigation : a venture in the twilight zone» (1985) 51 J. Air L. & Com. 12.

C. Larroumet, La responsabilité du fait des services de contrôle de la navigation aérienne en droit français» (1979) 33 R.F.D.A. 420.

P.B. Larsen, «Air traffic control: a recommendation for a proof of fault system without a limitation on liability» (1966) 32 J. Air L. & Com. 3.

P.B. Larsen, «Liability of air traffic control Agencies to foreign air carriers» 1964 Il Diritto Aereo 115.

S.J. Levy, «The expanding responsibility of the government air traffic controller» 1968 Fordham L. Rev. 401.

J.-L. Magdalénat, «Réglementations internationales actuelles en matière de responsabilité des services de contrôle de la navigation aérienne» (1982) 36 R.F.D.A. 257.

K. McChesney Goodman et S. Davis «Free flight and the pilot-in-command concept: a recipe for disaster?» (1997) 62 J. Air L. & Com. 653.

M. Milde, «Legal aspects of future air navigation systems» (1987) 12 Ann. Air & Sp. L. 87.

G. Miller, «The 1981 strike of the air traffic controllers in the United States» (1982) 7 Air L. 215.

A.E. du Perron, «Liability of air traffic control agencies and airport operators in civil law jurisdictions» (1985) 10 Air L. 203.

H.A. Perucchi, «History of the draft Convention on liability of air traffic control agencies» (1983) 8 Air L. 241.

B. Pestel, «Le commandant de bord et la sûreté» (1997) 50 R.F.D.A. 5.

E. Quencez, «La responsabilité des services de la circulation aérienne en cas d'accident d'aéronef» (1985) 39 R.F.D.A. 13.

G. Rinaldi Baccelli, «L'unification Internationale du droit privé aérien: perspectives en matière de responsabilité des transporteurs, des exploitants des aéroports et des services de contrôle de la circulationAérienne» (1983) 8 Ann. Air & Sp. L. 3.

H. Sasseville, «ATC agencies: fault liability vs. strict liability» (1985) 10 Ann. Air & Sp. L. 239.

H. Sasseville, «La responsabilité civile du contrôleur aérien» (1985) 39 R.F.D.A. 267.

F.P. Schubert, «The corporatization of air traffic control: drifting between private and public law» (1997) 22/II Ann. Air & Sp. L. 223.

F.P. Schubert, «Warsaw claims and air traffic control liability: addressing the global immersion of aviation liability» (1997) 22/I Ann. Air & Sp. L. 237.

F.P. Schubert, «Aircraft in emergency: protection of pilots, controllers, and third parties on the surface» (1998) 23 Ann. Air & Sp. L. 1.

F. Schubert, «La responsabilité des services de la circulation aérienne» 1993 ASDA Bulletin 5.

P.J. Shea, «Solving america's general aviation crisis: the advantages of federal preemption over tort reform» (1995) 80/I Cornell L. Rev. 747.

J.L. Treanor, «Privatization vs. corporatization of the federal aviation administration: revamping ATC» (1998) 63 J. Air L. & Com. 633.

A.A. Van Wijk, «Criminal liability of pilots following an airline accident : a history of the issue within the IFALPA» (1984) 9 Air L. 66.

D.N. Zeehandelaar, «Recent development in aviation law: air traffic control» (1994) 60 J. Air L. & Com. 110.

D.N. Zeehandelaar, «Recent developments in aviation law» (1996) 62 J. Air L. & Com. 73.

→ **Revues :**

U.W. Adam, «Will the privatisation of air traffic control be of benefit to the user ?» (July – September 1993) 35 *Journal of ATC* 58.

Captain R.M. Baiada, «Free flight – Rapid implementation» (July – September 1996) 38 *Journal of ATC* 32.

W.J. Baker, «Free flight: the pilot's perspective» *Inter Pilot* (September 1996) 16.

Dr. S. Baker, «Pilot – controller communication: a human factors perspective» *Focus on commercial aviation safety* (Summer 1996) 10.

Captain M.A. Balpa, «The pilot and technology – master or slave ?» *Inter Pilot* (December 1996) 12.

Dr. R.O. Besco, «An awkward alliance: the controller/pilot team» (October – December 1997) 39 *Journal of ATC* 24.

L. Blattner, «Free flight: the possible dream» *Air Line Pilot* (January 1996) 32.

L. Blattner, «ATC: privatize or corporatize» *Air Line Pilot* (April 1995) 32.

P. Bou Habib, «ATC privatisation: how far can you go ?» *Avmark Aviation Economist* (November 1994) 11.

P. Bradley, «ATC on the blink» *Business and Commercial Aviation* (January 1996) 52.

M. Cole, «The controller's viewpoint» (1999) 38 *The Controller* 11.

Captain E.R.Jr. Hanson, «The trouble with TCAS» (January – March 1994) 36 *Journal of ATC* 29.

A. Majumbar, «Commercialising and restructuring air traffic control: a review of the experience and issues involved» 1995 *Journal of Air Transport Management* 111.

D. Morrow, «Against the law» *Air Traffic Management* (May – June 1998) 19.

P.M. Müller, «Man and machine» (1996) 35 *The Controller* 28.

J.W. Olcott, «Should ATC services be provided by an independent federal corporate entity ?» (October – December 1993) 35 *Journal of ATC* 41.

E.H. Phillips, «Free flight poses multiple challenges» *Aviation week and space technology* (March 25, 1996) 27.

L. Rapp, «Grève illicite des contrôleurs de la navigation aérienne et responsabilité de l'Etat français» (Avril 1986) 34 *ITA Magazine* 14.

Dr. P. Rochat, «The concept of free flight» (October – December 1995) 37 *Journal of ATC* 29.

B. Ruitenbergh, «Privatisation from the air traffic controllers' perspective» (1994) 33 *The Controller* 14.

B. Ruitenbergh, «The safety of free flight» *Inter Pilot* (September 1996) 9.

B. Ruitenbergh, «Moving control – responsibility from the ground to the cockpit» (1997) 36 *The Controller* 10.

E. Thomas, «Free flight: is it safe ? Is it practical ?» *Inter Pilot* (September 1996) 5.

D. Tuttle, «Flight 2000: path to free flight» (October – December 1997) 39 *Journal of ATC* 24.

M.A. Venet, «La vulnérabilité juridique du commandant de bord» (Novembre – Décembre 1984) 20 *ITA Magazine* 27.

J. Villiers, «L'avenir du contrôle de la circulation aérienne en Europe: le mur de la capacité» (Janvier – Février 1990) 59 *ITA Magazine* 14.

D.O. Weitzman, «Human factors in free flight: technology alone is not enough» (April – June 1996) 38 *Journal of ATC* 18.

## **5. AUTRES DOCUMENTS :**

Académie Nationale de l'Air et de l'Espace, *Principes de déontologie applicables aux pilotes professionnels*, Toulouse, Dossier n°4, 1991.

Ministère des Transports – DGAC, CAUTRA IV.

J. Pariès, *Evolution des modèles de sécurité en aéronautique*, Toulouse, ENAC, Symposium facteurs humains, 1998.

J.H. Deacon et M. MacKeigan, *NAV CANADA : an ANS commercialization case study*, Montréal, American Bar Association, Forum on air and space law, 3-4 Août 2000.

NAV CANADA, *Note documentaire*, 13 octobre 1999.

## **6. MÉDIA ELECTRONIQUE : INTERNET**

→ en ligne : <<http://www.aopa.org>> (date d'accès 9 mai 2000).

B. Landsberg, «Pilot / controller responsibilities» *AOPA Pilot*, July 1999.

B. Landsberg, «Head to head» *AOPA Pilot*, January 2000.

→ en ligne : <<http://www.dgac.fr>> (date d'accès 15 mai 2000).

Dossier: Contrôle des routes du ciel.

→ en ligne : <<http://www.ifatca.org>> (date d'accès : 9 mai 2000).

B. Ruitenbergh, «Ten years of human factors in air traffic control».

→ en ligne : <<http://www.natca.org>> (date d'accès : 16 mars 2000).

What is an air traffic controller?

NATCA's viewpoint on the US Air traffic control system.

Private contracting: Myth vs. Fact.

→ en ligne : <<http://www.nlr.nl>> (date d'accès : 18 octobre 2000).

Dossier: le système TOPAZ.

→ en ligne : <<http://www.admin.ch>> (date d'accès : 21 octobre 2000).

Turbulences de sillage.

→ en ligne : <<http://cubitus.senat.fr>> (date d'accès : 23 septembre 2000).

Prévention du péril aviaire : *arrêté du 24 juillet 1989*.

→ en ligne : <<http://www.ath.cena.fr>> (date d'accès : 21 octobre 2000).

Turbulences de sillage.

→ en ligne : <<http://www.ffme.fr>> (date d'accès : 15 septembre 2000).

Définition du courant-jet.