

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE NOUVELLE-CALEDONIE**

N° 1800052

M. X.

M. Quillévére
Président-rapporteur

M. Schnoering
Rapporteur public

Audience du 30 août 2018
Lecture du 13 septembre 2018

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif
de Nouvelle-Calédonie

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 15 février 2018 et un mémoire enregistré le 18 juin 2018
M. X., représenté par Me Lepape, demande au tribunal :

1°) d'annuler la décision la décision CS17-6030-346 du 15 décembre 2017 du haut commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie suspendant pour une durée de six mois sa licence de pilote privé d'hélicoptère ainsi que l'ensemble des qualifications qui y sont associées dont trois mois avec sursis avec une période probatoire de vingt-quatre mois, le tout assorti d'une obligation de formation ;

2°) subsidiairement, de réduire la sanction à seulement trois mois de suspension de la licence de pilote privé d'hélicoptère et dire ce que cette sanction a déjà fait l'objet d'une mesure conservatoire ;

3°) de condamner l'Etat à lui verser la somme de 350 000 francs CFP en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

4°) de condamner le haut commissaire de la République aux entiers dépens.

M. X. soutient que :

- la décision du 15 décembre 2017 est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation ;
- cette même décision est entachée d'erreur de fait ;
- la sanction infligée est disproportionnée au regard de la mesure conservatoire de suspension de trois mois déjà appliquée ;

- le haut commissaire a omis de prendre en compte les modifications apportées en 2016 et les explications apportées par le requérant ; il ne peut être reproché à M. X. d'avoir tenu compte des recommandations de l'importateur ;

- la direction de l'aviation civile n'a pas pris en considération les modifications apportées en 2016 et il fournit dans ce cadre les éléments présentés (photo et texte) dans la pièce n° 1 de sa réplique (PV de constat des modifications apportées à l'hélicoptère) ;

- il produit des certificats médicaux en pièces n° 9 et 10 de son mémoire en réplique dressés par un cardiologue et un médecin agréé de la direction générale de l'aviation civile.

Par des mémoires en défense enregistrés les 26 avril 2018 et 19 juillet 2018, le haut commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie qui s'approprie les moyens et conclusions présentés dans les écritures du directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie conclut au rejet de la requête.

Le haut commissaire fait valoir que :

- le requérant a commis non pas une mais deux infractions : l'exploitation négligente d'un aéronef pouvant entraîner un risque pour la vie et les biens de tiers et la réalisation de vols d'aviation générale à l'aide d'un aéronef sans détention d'un certificat de navigabilité en cours de validité ;

- ce sont les seuls manquements avérés à la réalisation d'un vol sans en détenir le certificat de navigabilité à jour et en dehors des conditions prescrites par le manuel de vol qui justifient le niveau de la sanction ; sur les six mois de suspension prononcés, trois le sont au demeurant avec sursis ;

- conformément aux dispositions de l'article R. 133-1 du code de l'aviation civile, le manuel de vol du constructeur et lui seul fait foi réglementairement en ce qui concerne les modalités d'exploitation devant être appliquées ;

- les dispositions de la section 6 du manuel de vol du constructeur qui fait foi réglementairement n'ont pas été respectées par M. X. qui a placé le lest sur le siège passager en violation des préconisations du manuel de vol ;

- si le requérant oppose le fait pour la direction de l'aviation civile de ne pas avoir pris en considération les modifications apportées en 2016 et fournit dans ce cadre les éléments présentés (photo et texte) dans la pièce n° 1 de sa réplique (PV de constat des modifications apportées à l'hélicoptère), ces modifications n'ont pas été accompagnées de modifications nécessaires associées au manuel de vol afin de prendre en compte les ajustements requis sur les procédures de vol devant être appliquées pour garantir un centrage approprié de l'appareil et d'autre part la sécurité des vols ;

- M. X. ne respecte pas non plus l'alinéa relatif au poids maximum du pilote fixé à 210 livres, soit 95,2544 kilogrammes sachant qu'il pèse « environ » 104 kilogrammes, soit près de 10 kilogrammes de plus que le poids limite prévu au manuel de vol ;

- la commission de discipline n'a commis aucune erreur en proposant la sanction infligée à M. X. qui figure au 3° de l'article R. 431-2 du code de l'aviation civile ;

- à l'issue des modifications apportées en 2016 le certificat de navigabilité de l'aéronef a été renouvelé par l'organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) pour une durée limitée à un an soit jusqu'au 31 mars 2017 ; le requérant ne peut en toute bonne foi se prévaloir de cette validation dans le cadre d'un vol effectué le 30 juin 2017, soit plus de trois mois après la limite de la date de validité à bord d'un aéronef dont l'exploitation reconnue comme négligente aurait pu emporter un risque pour la vie et les biens de tiers ;

- M. X. a été reconnu coupable par le tribunal correctionnel de Nouvelle-Calédonie du délit de conduite d'un aéronef dont le document de navigabilité n'est plus valable et condamné à une amende de 200 000 francs CFP ;

- les certificats médicaux produits en pièces n° 9 et 10 de son mémoire en réplique dressés par un cardiologue et un médecin agréé de la direction générale de l'aviation civile sont sans portée utile dès lors qu'il n'est pas reproché au requérant son état de santé ;
- s'agissant de la bonne foi de M. X., il convient de rappeler que les droits de la défense ont été respectés durant toute la procédure qui a conduit à l'adoption de la décision de sanction contestée ;
- le requérant a tout loisir de récupérer sa licence sans délais et selon les modalités pratiques qu'il souhaite privilégier.

Vu :

- la décision de la direction de l'aviation civile (DAC) du 15 décembre 2017 CS17-6030-346/SSAC/TA/PNAG ;
- les autres pièces du dossier.

Vu :

- l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'exploitation des aéronefs civils en aviation générale ;
- l'arrêté n° 2016-3015/GNC du 27 décembre 2016 pris en application de l'article 2 de la délibération n° 116 du 24 mars 2016 relative à l'exercice par la Nouvelle-Calédonie de sa compétence en matière de police et sécurité de la circulation aérienne intérieure ;
- la loi organique n° 99-209 et la loi n° 99-210 du 19 mars 1999, relatives à la Nouvelle-Calédonie - le code de justice administrative dans sa version applicable en Nouvelle-Calédonie.
- l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et notamment son annexe ;
- le code de l'aviation civile applicable à la Nouvelle-Calédonie.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Quillévéré, président-rapporteur,
- les conclusions de M. Schnoering, rapporteur public,
- et, les observations de Me Lepape, avocat du requérant, et de M. Latouche, représentant le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie.

Considérant ce qui suit :

1. M. X., propriétaire d'un aéronef de type Rotorway EXEC-162 HDF a fait l'objet d'une sanction disciplinaire de suspension de six mois de sa licence de pilote privé d'hélicoptère (PPL/H) ainsi que de l'ensemble des qualifications qui y sont associées dont trois mois avec sursis avec une période probatoire de vingt-quatre mois, le tout assorti d'une obligation de formation en raison des faits qui lui sont reprochés de perte de contrôle de son aéronef qui s'est écrasé sur la dépendance d'une habitation privée située au sein du lotissement Savannah situé sur le territoire de la commune de Païta.

2. Aux termes des dispositions de l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile dans sa rédaction applicable en Nouvelle-Calédonie : "*La police des aérodromes et des installations*

aéronautiques (...) est assurée, ..., par le représentant de l'Etat qui exerce, à cet effet dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 131-2 du code des communes de Nouvelle-Calédonie (...) ». Aux termes des dispositions de l'article R. 131-1 de ce code : « Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public. ». Aux termes des dispositions de l'article R. 133-1 du même code : « I- Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que : a) s'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité ; (...) ». Aux termes de l'article R. 431-2 du code de l'aviation civile dans sa rédaction applicable : « Les sanctions disciplinaires qui peuvent être prononcées à l'encontre des personnels navigants non professionnels sont : 3°) La suspension des licences ou qualifications, assortie ou non d'un sursis ou d'une obligation d'un complément de formation pratique ou théorique dans les conditions spécifiées de la décision de sanction ».

3. Le directeur de l'aviation civile de la Nouvelle-Calédonie a pris sa décision du 15 décembre 2017 prononçant une suspension de la licence de pilote privé d'hélicoptère (PPL/H) et des qualifications associées assortie d'une obligation de formation au double motif de l'exploitation négligente d'un aéronef pouvant entraîner un risque pour la vie et les biens de tiers et de la réalisation de vols d'aviation générale à l'aide d'un aéronef sans détention d'un certificat de navigabilité en état de validité en méconnaissance, d'une part, des dispositions de l'article R. 133-1 du code de l'aviation civile rappelées ci-dessus et, d'autre part, des dispositions de la section 6 relative au « Poids et Equilibre » du manuel de vol.

4. Il est constant que le certificat de navigabilité de l'aéronef de type Rotorway EXEC-162 HDF et immatriculé F-PYCD portant la référence 279920 fait apparaître un dernier examen de navigabilité en date du 1^{er} avril 2016 et une date de validité expirant le 31 mars 2017. De plus, le haut commissaire soutient sans être utilement contredit que les carnets de vol et de route de l'appareil montrent que depuis l'expiration du certificat de navigabilité de l'aéronef immatriculé F-PYCD, M. X. a réalisé huit vols, pour un total cumulé d'environ 8 heures de vol, avec ce même aéronef. Ainsi, M. X. a méconnu les dispositions rappelées au point 2 de l'article R. 133-1 du code de l'aviation civile.

5. Il résulte de ces dispositions combinées rappelées au point 2 que tout vol doit être réglementairement entrepris dans les conditions techniques qui ont prévalu à l'occasion de la certification de cet aéronef et dans ce cadre, le manuel de vol du constructeur constitue la référence des règles devant être appliquées.

6. Aux termes du chapitre IV, point 4.1.2 de l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et notamment son annexe susvisé dans sa rédaction applicable : « Vérifications précédant le vol. Un vol ne peut être entrepris que si le commandant de bord s'est préalablement assuré qu'il est réalisable par l'équipage et par l'aéronef dans le respect de la réglementation. » Aux termes du point 4.1.5.1 du même chapitre IV de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale : « Le commandant de bord doit : b) s'assurer que le chargement respecte à tout moment du vol les limitations de masse et le centrage fixées par la documentation associée au certificat de navigabilité ou son document équivalent. ».

7. Le manuel de vol constitue la documentation associée au certificat de navigabilité au sens des dispositions rappelées au point 6 et constitue les conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité. Il n'est pas contesté qu'en vertu de la section 6 dudit manuel relative au « Poids et équilibre » citée par le requérant dans ses

écritures, en cas de pilotage solo le lest doit être placé à l'avant du patin passager. Il n'est pas non plus contesté que M. X. a placé à l'occasion du vol en date du 30 juin 2017 au cours duquel il a perdu le contrôle de son hélicoptère, le lest sur le siège passager en violation des préconisations du manuel de vol. Ainsi, M. X. n'a pas respecté les préconisations d'exploitation de l'aéronef portées sur le manuel de vol et notamment celles mentionnées en sa section 6 « Poids et équilibre » en méconnaissance des points 4.1. 2 et 4.1.5.1 du chapitre IV de l'arrêté du 24 juillet 1991. Si M. X., dans le dernier état de ses écritures fait aussi valoir que le directeur de l'aviation civile n'a pas pris en considération les modifications apportées en 2016 à son aéronef dont il produit au dossier des photographies, les factures et les explications qu'il a fait valoir sur ces modifications, il est constant que lesdites modifications n'ont pas été reportées sur le manuel de vol de l'aéronef afin qu'il soit notamment procédé aux ajustements requis sur les procédures de vol adaptées aux modifications et garantissant d'une part un centrage approprié de l'appareil et d'autre part la sécurité des vols. Par ailleurs, M. X. produit au dossier un mail du 13 février 2018 de la société Helli diffusion adressé à son avocate qui mentionne que le remplacement du train avant a été effectué à la demande de M. X. et que le train A 600 dont est désormais équipé l'appareil n'intervient pas au niveau du centrage. Ainsi, les travaux effectués en 2016 sur l'aéronef de M. X. et qui ne modifiaient pas le centrage ne dispensaient pas le requérant de respecter les dispositions de la section 6 du manuel de vol relatives au poids et à l'équilibre. Dès lors, M. X. n'est pas fondé à soutenir que la décision litigieuse qui sanctionne, en son second motif, le fait que l'aéronef de type Rotorway EXEC-162 HDF et immatriculé F-PYCD portant la référence 279920 a été exploité par le requérant, le 30 juin 2017, de manière négligente ou imprudente et a pu entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers, serait fondée sur des faits matériellement inexacts ou entachée d'erreur d'appréciation. Ainsi, M. X. a méconnu les dispositions rappelées au point 2 de l'article R. 133-1 du code de l'aviation civile.

8. Par suite, il résulte de ce qui précède c'est à bon droit que le directeur de l'aviation civile a infligé à M. X., la sanction du 3° de l'article R. 431-2 du code de l'aviation civile rappelée au point 2.

9. M. X. ne peut utilement se prévaloir pour contester la sanction qui lui a été infligée de certificats médicaux dressés par un cardiologue et un médecin agréé de la direction générale de l'aviation les 18 janvier 2017 et le 1^{er} février 2017 civile, dès lors que son état de santé n'est pas en cause et qu'il lui reproché d'avoir réalisé un vol dans des conditions d'exploitation négligentes.

10. Il appartient par ailleurs à M. X., s'il s'y croit fondé, d'exercer les privilèges associés à sa licence de pilote hélicoptère et aux qualifications qu'elle contient sous réserve de satisfaire aux obligations notamment de formation y afférentes.

11. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions aux fins d'annulation de la sanction infligée à M. X. et celles aux fins de réduction de cette même sanction et de dire que cette sanction a fait l'objet d'une mesure conservatoire ne peuvent qu'être rejetées.

Sur les dépens :

12. M. X. demande au tribunal de mettre à la charge de la partie adverse « les entiers dépens ». Aucune des parties n'établit toutefois avoir exposé de tels dépens au cours de la présente instance. Dans ces conditions, de telles conclusions doivent être rejetées.

Sur l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

13. Aux termes de l'article L. 761-1 du code de justice administrative : « *Dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu'il n'y a pas lieu à cette condamnation* ».

14. Ces dispositions font obstacle aux conclusions de M. X. dirigées contre l'Etat qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante.

D E C I D E :

Article 1^{er} : La requête susvisée de M. X. est rejetée.