

RÉSUMÉ DU JUGEMENT
rendu le 06 décembre 2010
par le Tribunal Correctionnel de PONTOISE
Affaire “Concorde” - Accident du 25 juillet 2000

SUMMARY OF THE JUDGEMENT
rendered on 6 December 2010
by the PONTOISE Criminal Court
in the “Concorde” case - Accident that occurred on 25 July 2000

RÉSUMÉ DU JUGEMENT
rendu le 06 décembre 2010
par le Tribunal Correctionnel de PONTOISE
Affaire "Concorde" - Accident du 25 juillet 2000

Après la lecture d'une synthèse du jugement qui va être rendu, ce tribunal tiendra à la disposition des prévenus, parties civiles, avocats et journalistes ce document ainsi que sa traduction en anglais et ce, dans le souci que soit présentée la décision tant dans ses aspects factuels que juridiques.

La décision du tribunal ne saurait cependant se réduire à cette synthèse qui rapporte la position du tribunal sur les différents points qu'il a dû trancher, mais sans développer dans un souci de synthèse le cheminement suivi pour arriver à cette position qui lui, fait l'objet de développement dans le corps du jugement.

En ce qui concerne les incidents soulevés avant les débats au fond et au cours de l'audience :

- LE TRIBUNAL A REJETÉ L'ENSEMBLE DES INCIDENTS SOULEVÉS

Le tribunal a tout d'abord déterminé les causes de l'accident du 25 juillet 2000 qu'il entendait retenir puis il s'est penché sur les responsabilités pénales que ces causes retenues induisaient à l'égard des prévenus.

LES CAUSES DE L'ACCIDENT

Le 25 juillet 2000, le Concorde immatriculé F-BTSC de la compagnie Air France, quittait son aire de stationnement sur l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle (FRANCE) à 16h30'11" à destination de New-York (USA) avec à son bord 100 passagers, 3 personnels navigants techniques et 6 personnels navigants cabine. Après avoir décollé depuis la piste 26/08 droite à 16h42'31", le Concorde s'écrasait à 16h44'22" sur l'hôtel Hôtellissimo au lieu dit la Patte d'Oie sur le territoire de la commune de Gonesse (95), tuant 4 personnes se trouvant dans cet hôtel et blessant 6 autres personnes. Tous les occupants de l'avion étaient tués et le Concorde F-BTSC était entièrement détruit.

Le crash d'un avion aussi mythique que l'aéronef Concorde a suscité les réactions et interrogations d'un grand nombre de personnes du monde aéronautique, scientifique ou simplement passionnées d'aviation. Il a parfois nourri l'imaginaire bien au-delà de toute vraisemblance, compte tenu des éléments objectifs établis par les multiples investigations, et de toute réalité scientifique.

Aucune thèse ni aucun témoignage n'ont été écartés a priori tant par le magistrat instructeur ou les experts qu'à l'audience où chaque participant (prévenus, parties civiles, témoins) a pu s'exprimer et le cas échéant manifester son opinion. De la même façon, dans son jugement ce tribunal s'est efforcé de les analyser, le cas échéant, pour les écarter.

SUMMARY OF THE JUDGEMENT
rendered on 6 December 2010
by the PONTOISE Criminal Court
in the “Concorde” case – Accident that occurred on 25 July 2000

After reading this summary of the judgement about to be rendered, the court will make the document available to the defendants, civil parties, lawyers and journalists, along with its English translation, so that all the factual and legal aspects of the decision are presented. However, the decision of the court should in no way be considered limited to this summary, which reports the court's decision on the various points in question but, for the sake of brevity, does not trace the process by which it reached its position. The latter is detailed in the body of the judgement.

Concerning the incidents raised before the substance of the case and during the hearing:

- THE COURT HAS REJECTED ALL THE INCIDENTS RAISED

The court began by determining the causes of the accident on 25 July 2000 that it intended to accept and then considered the criminal responsibilities that the accepted causes implied for the defendants.

THE CAUSES OF THE ACCIDENT

On 25 July 2000, the Concorde registered F-BTSC belonging to Air France, left its stationary site at Roissy Charles de Gaulle Airport (FRANCE) at 16:30:11 bound for New York (USA) with 100 passengers, 3 flight crew and 6 cabin crew on board. After taking off from runway 26/08 right at 16:42:31, the Concorde crashed at 16:44:22 onto the Hôtellissimo hotel in the locality of La Patte d'Oie in the municipality of Gonesse (95), killing 4 people in the hotel and wounding 6 other people.

All the occupants of the aircraft were killed and the Concorde F-BTSC was completely destroyed.

The crash of an aircraft as famous as the Concorde caused reactions and questions from many people in the fields of aeronautics and science, and from many simple aviation enthusiasts. It has sometimes given rise to speculation which, given the objective elements established by the large number of investigations, bears no relation to any likely causes and no relation to scientific reality.

No possibilities or testimonies were set aside without consideration by the magistrate investigating the case and the consultants, or at the hearing during which all defendants, civil parties and witnesses were able to speak and, where appropriate, give their opinion. Likewise, in its judgement the court has done its utmost to analyse them before rejecting them where appropriate.

CAUSES NON RETENUES PAR LE TRIBUNAL

- Absence de l'entretoise sur le Concorde F-BTSC (absence établie dans le cadre de la maintenance au sein de la compagnie AIR FRANCE)

S'il est incontestable qu'une faute a été commise dans le cadre de la maintenance de l'appareil Concorde F-BTSC lors du changement de boggye (remontage du nouveau boggye sans l'équiper préalablement de l'entretoise centrale restée à l'intérieur du boggye démonté), cette faute n'a pas contribué à l'accident du 25 juillet 2000 dès lors que l'absence d'entretoise n'a eu aucune incidence sur la trajectoire, l'échauffement des roues et de façon plus générale sur les performances de l'avion.

- Etat des moteurs

Aucun dysfonctionnement des moteurs ne peut être retenu comme ayant provoqué l'accident du 25 juillet 2000.

- Etat des commandes de vol

Aucun dysfonctionnement des commandes de vol antérieurement à l'accident n'est établi.

- Sur-plein de carburant

Aucun élément du dossier ou des débats à l'audience ne permettent de soutenir que le jour des faits, l'équipage aurait eu recours à une procédure "non autorisée" ayant pour but de minimiser le temps de roulage et de maximiser la quantité de carburant à bord.

- Surcharge de l'aéronef

De l'ensemble des investigations effectuées tant sur le plan factuel qu'expertal ainsi que des débats, il résulte qu'incontestablement le jour de l'accident, le Concorde F-BTSC se trouvait en surcharge de l'ordre d'une tonne. Une erreur a été commise par le personnel de la compagnie Air France (poids réellement chargé supérieur à celui pris en compte dans le cadre de l'enregistrement).

Ce dépassement est irrégulier, mais il n'a pas été suffisamment important pour avoir un lien de causalité avec l'accident.

- La force du vent

Le Concorde F-BTSC se trouvait le jour de l'accident en surcharge de l'ordre d'une tonne mais le vent était quasiment nul, contrairement à ce qui avait été indiqué à l'équipage par la tour de contrôle. Dans ces conditions, même si, réglementairement, l'équipage aurait dû procéder à une nouvelle évaluation de la situation, ce défaut d'évaluation est dépourvu de toute conséquence et le décollage pouvait être entrepris dans le respect des performances de l'avion.

- la piste 26 D

Si les consignes en vigueur au sein de l'Aéroport de Paris avaient été respectées, l'inspection des pistes aurait eu lieu vers 14 heures, c'est-à-dire bien avant le décollage du DC 10 de la compagnie CONTINENTAL AIRLINES suivi 4 minutes plus tard du roulage du Concorde F-BTSC.

Dans ces conditions, il n'existe pas de lien de causalité direct, spécifique et démontré, entre les inspections des pistes, réalisées ou non par les préposés du bureau des pistes le 25 juillet 2000, et l'accident.

CAUSES NOT ACCEPTED BY THE COURT

- **Absence of the spacer on Concorde F-BTSC** (absence established by AIR FRANCE maintenance)

Although it has been shown beyond any reasonable doubt that a fault in maintenance of the Concorde F-BTSC was committed when the bogie was changed (the new bogie was fitted without the central spacer, which remained inside the bogie that was removed), this fault did not contribute to the accident on 25 July 2000, given that the lack of a spacer had no incidence on the trajectory, the heating of the wheels or, in general, on the performance of the aircraft.

- **State of the engines**

No engine dysfunction can be held to have caused the accident on 25 July 2000.

- **State of the flight controls**

No dysfunction of the flight controls before the accident has been established.

- **Fuel overload**

No element of the brief or of the debates during the hearing support the hypothesis that on the day of the accident, the crew used any "unauthorised procedure" to reduce the taxiing time and increase the quantity of fuel on board.

- **Aircraft overload**

All the investigations carried out in terms of facts, appraisals and debates have shown beyond any reasonable doubt that on the day of the accident, Concorde F-BTSC had an excess load of about one tonne. Air France staff committed an error (the real weight loaded was more than the weight registered).

This overload was an irregularity, but was not large enough to have any causal link with the accident.

- **Wind strength**

On the day of the accident, the Concorde F-BTSC was carrying about one tonne of excess load but there was almost no wind, contrary to what ATC (Air traffic control) had told the crew. In these conditions, even though, according to regulations, the crew should have reassessed the situation, this failure to reassess had no consequences and the take-off was possible within the performance capacities of the aircraft.

- **Runway 26 D**

If instructions applicable at the time in Paris Airport had been followed, the runways would have been inspected at about 1400 hours, i.e. well before the CONTINENTAL AIRLINES DC-10 took off, followed 4 minutes later by the taxiing Concorde F-BTSC.

In these conditions, there is no direct, specific, proven causal link between the runway inspection, or lack thereof, by the Airport control reporting office on 25 July 2000 and the accident.

- le trou et la marche

Il a été longuement débattu durant plusieurs audiences de la possibilité que le pneumatique n°2 du Concorde F-BTSC soit, dans la phase de roulage, passé sur des aspérités de la piste qualifiées de "trou" ou de "marche" qui l'aurait fragilisé avant son éventuel passage sur la lamelle.

En ce qui concerne le "trou" : il résulte des éléments débattus à l'audience que le train d'atterrissage du Concorde F-BTSC est passé au minimum à 9,75 mètres de l'extrémité la plus à droite du "trou" et n'a donc pas pu rouler sur celui-ci.

En ce qui concerne la "marche" : les investigations faites sur la piste ont établi qu'il existait effectivement un changement du revêtement de la piste, lequel est constitué tout d'abord d'enrobé, puis de béton. Lors du passage de l'un à l'autre, il existe une légère dénivellation. Le passage du Concorde F-BTSC à cet endroit est confirmé par la lecture des enregistreurs de vol qui permet de retenir qu'à ce moment une variation du Nz (accélération verticale) a été enregistrée et que la trajectoire est restée centrée.

En tout état de cause, cette "marche" se situe à 900 mètres et ce "trou" à 997 mètres du seuil de la piste. Or les enregistreurs de vol ne font état d'un dysfonctionnement que plusieurs centaines de mètres plus loin.

En outre les expertises ont établi que le pneu n'a pas été fragilisé par le passage sur le "trou" ou la "marche".

Par conséquent, s'il n'est pas contestable que l'aéronef Concorde était, plus que tout autre avion, sensible aux aspérités de la piste, il n'est cependant pas établi que le jour des faits, le pneumatique n°2 du Concorde F-BTSC a subi un endommagement en roulant sur une aspérité de la piste, endommagement qui aurait eu un rôle dans l'enchaînement des faits ayant conduit à l'accident.

- Le comportement de l'équipage

L'écoute du CVR (Cockpit Voice Recorder) a permis de constater que l'équipage avait su garder, jusqu'à la chute finale de l'appareil, un calme et un professionnalisme qu'il convient ici de souligner, alors qu'il était confronté à une situation très difficile, non prévue dans les cursus d'entraînement ou de recyclage.

Il est établi que le commandant de bord a débuté la rotation de l'avion à 183 kt au lieu de 199 kt, c'est-à-dire de manière anticipée et à une vitesse trop faible. Cette action du commandant de bord, non conforme aux normes réglementaires, a pu faire l'objet de critiques mais ce tribunal retient que le commandant de bord avait dû avoir recours à cette rotation prématurée par crainte de ne plus être en mesure de maintenir l'avion sur la piste, crainte corroborée par le fait que, quelques secondes plus tard, le train principal gauche brisait la balise marquant la limite gauche de la piste. Dans cet environnement exceptionnel et inconnu, la décision de décoller au plus tôt paraît alors s'être imposée.

Quant à la coupure du moteur 2 avant 400 pieds qui a pu être reprochée à l'équipage, il est important de rappeler que le manuel de vol du Concorde demande une réaction immédiate de l'équipage en cas d'alarme rouge (alarme feu). Dès lors cette coupure découle d'une logique d'analyse du commandant de bord et de l'officier mécanicien navigant, eu égard à l'environnement dans lequel ils se trouvaient. En tout état de cause, même avec le fonctionnement des 4 moteurs, les dégâts importants causés par l'intensité du feu à la structure de l'aile et à certaines commandes de vol auraient rapidement conduit à la perte de l'avion.

- The pothole and the step

Lengthy debates took place during several hearings about the possibility that, while taxiing, Concorde F-BTSC's no. 2 tyre went over uneven parts of the runway called "potholes" or "steps", which may have weakened it before it may have taxied over the strip.

Concerning the "pothole": the results of the elements debated during the hearing show that the Concorde F-BTSC's gear taxied at least 9.75 metres from the extreme right-hand edge of the "pothole" and therefore could not have taxied over it.

Concerning the "step": investigations carried out on the runway have shown that there was indeed a change in the runway surface, which was made up of first an asphalt coating, then concrete. When taxiing from one to the other, there is a slight change of level. The reading from the flight recorders confirms that the Concorde F-BTSC taxied over this spot, showing that at this moment a variation of the Nz (vertical acceleration) was recorded and that the trajectory remained centred.

In any case, this "step" is situated at 900 metres and this "pothole" at 997 metres from the runway threshold. Yet the flight recorders only show a dysfunction several hundred metres further on. Furthermore, appraisals have shown that the tyre was not weakened when the aircraft taxied over the "pothole" or the "step".

Consequently, although it is undeniable that the Concorde aircraft was more sensitive to irregularities in the runway surface than any other aircraft, it has not been shown that, on the day of the event, when taxiing on the uneven runway, Concorde F-BTSC's no. 2 tyre underwent any damage which might have had a role in the chain of events that led to the accident.

- Actions of the crew

On listening to the CVR (Cockpit Voice Recorder), it is obvious that the crew remained calm and professional right up to the moment of the crash, to a degree that should be emphasised here, although they were facing an extremely difficult situation that is not covered by training or refresher courses.

It has been shown that the Captain began to rotate the aircraft at 183 kt rather than 199 kt, i.e. earlier than recommended and at a speed that was too low. The Captain's action in this respect, which did not comply with statutory standards, has been criticised, but the court judges that the Captain resorted to this early rotation because he was afraid he would not be able to keep the aircraft on the runway, and his fear was confirmed by the fact that, a few seconds later, the left main gear broke through the runway marker at the left-hand edge of the runway. In this exceptional and unknown situation, the decision to take off as soon as possible may have seemed the only possibility.

As for cutting out engine 2 before reaching 400 feet, for which the crew were blamed, it is important to remember that the Concorde operating manual demands immediate action from the crew in the event of a red alarm (fire alarm). Given this fact, cutting the engine was a logical decision on the part of the Captain and the flight engineer, given the circumstances.

In any event, even with all 4 engines running, the extensive damage caused to the wing structure and certain flight controls by the intensity of the fire would have led rapidly to the loss of the aircraft.

Chaque fois que la situation le lui a permis, l'équipage a appliqué, de manière professionnelle, les procédures établies.

Dans ces conditions, ce tribunal estime que le comportement de l'équipage ne peut être retenu comme ayant contribué à la réalisation de l'accident du 25 juillet 2000.

CAUSES RETENUES PAR LE TRIBUNAL

- Le passage sur la lamelle

Le Concorde F-BTSC a bien roulé sur la lamelle que venait de perdre un DC 10 de la compagnie CONTINENTAL AIRLINES qui avait décollé sur cette même piste 4 minutes auparavant et ce au vu des éléments suivants :

* Si l'écoute du CVR n'a pas permis de retrouver de façon formelle le bruit de l'éclatement du pneu, cependant elle a permis d'établir qu'à un instant situé à une distance de 1700 mètres du seuil de la piste, un événement s'est produit. Avant ce moment, rien dans la lecture des enregistreurs de paramètres et de voix ne permet d'affirmer que le Concorde F-BTSC se trouvait confronté à des difficultés de quelqu'ordre que ce soit.

* Même s'il n'a pas été possible de déterminer l'emplacement exact de la lamelle sur la piste 26 D après l'accident, il convient de relever qu'elle a été trouvée à proximité de l'endroit où le Concorde F-BTSC a rencontré les premières difficultés incontestables et où ont été retrouvés un certain nombre de débris de l'appareil et notamment des morceaux de pneumatique.

* Les différentes expertises établissent de façon formelle que le pneumatique de la roue n°2 n'avait subi aucun dommage, dégât ou affaiblissement décelable, avant sa rupture par une coupure franche lors de son passage sur cette lamelle métallique.

* Le passage du pneumatique n°2 sur la lamelle a eu pour conséquence de provoquer son éclatement brutal et la projection de multiples débris.

- La destruction de l'intrados du réservoir n°5

Le tribunal retient comme acquis qu'un morceau de l'intrados du réservoir n°5 (scellé n°1), a subi une perforation de l'extérieur vers l'intérieur par un objet non identifié mais pouvant être un morceau de matériau présentant les mêmes composantes que le morceau impacté ou un morceau de pneu. En dépit du fait que ce morceau d'intrados ait été retrouvé sur les lieux de l'accident, il résulte des expertises et des débats que cette perforation s'est produite au moment du roulage précédant le décollage, et non lors du crash.

De même ce tribunal retient comme acquis le fait que le morceau de l'intrados du réservoir n°5 (scellé n°7) trouvé sur la piste 26 D, a été arraché suite à une "poussée" de l'intérieur vers l'extérieur.

Après avoir examiné les différentes thèses débattues lors de l'instruction et à l'audience, ce tribunal constate qu'aucune de celles-ci n'est à même d'expliquer quel processus complexe de transmission de l'énergie associant la déformation de la paroi du réservoir et le déplacement du carburant a été à l'origine de la production d'une énergie nécessaire et suffisante pour provoquer l'arrachement de l'intrados du réservoir n°5. Il retient néanmoins et en tout état de cause, que l'impact d'un, voire plusieurs projectiles, (avec ou sans pénétration) sur la tôle compte tenu de leur masse (ignorée) et de leur vitesse (ignorée mais qui a pu être supérieure à celle envisagée lors des essais non totalement concluants), a généré une onde de choc

Each time the situation allowed it, the crew applied the established procedures, and did so professionally. In these conditions, the court judges that the actions of the crew cannot be accepted as having contributed to the accident on 25 July 2000.

CAUSES ACCEPTED BY THE COURT

- Taxiing over the strip

Concorde F-BTSC certainly taxied over the strip that a CONTINENTAL AIRLINES DC-10 had just lost on the same runway 4 minutes earlier, and this is known due to the following:

* Although the CVR did not formally confirm the sound of a tyre bursting, it did confirm that at one moment, at a distance of 1700 metres from the runway threshold, an event occurred. Before this time, nothing in the parameter or voice recordings makes it possible to state that Concorde F-BTSC faced any difficulties of any nature whatsoever.

* Although it was not possible to determine the exact position of the strip on runway 26 D after the accident, it should be noted that the strip was found near the place where Concorde F-BTSC encountered its first incontestable difficulties and where a certain number of fragments of the plane were found, and particularly tyre fragments.

* The different appraisals have shown formally that the tyre of wheel no. 2 showed no detectable signs of damage or weakness, before it burst due to a clean cut occurring when it ran over the metal strip.

* The consequence of tyre no. 2 running over the strip was that it caused it to burst suddenly and project many fragments.

- The destruction of the lower surface of tank no. 5

The court accepts as a given fact that a part of the lower surface of tank no. 5 (exhibit 1) was perforated from the outside in by an object that has not been identified but which could be a piece of material with the same components as the piece impacted or a piece of tyre. Despite the fact that the piece of lower surface was found on the site of the accident, the appraisals and debates have concluded that the perforation took place during taxiing immediately before take-off, and not during the crash.

Likewise, this court accepts as a fact that a piece of the lower surface of tank no. 5 (exhibit 7) found on runway 26 D, was torn off due to a "thrust" acting from the inside out.

Having examined the various hypotheses debated during the investigation and at the hearing, the court considers that none of the hypotheses adequately explain which of the complex processes of energy transmission associating the deformation of the tank wall and the motion of the fuel brought about the production of energy necessary and sufficient to cause the lower surface of tank no. 5 to tear off. However, the court accepts that, whatever the case, the impact of one or several projectiles (with or without penetration) on the sheet metal, given their mass (unknown) and their speed (unknown, but which could have been higher than that envisaged during the tests, which were not totally conclusive), generated a shock wave that

qui a été transmise au kérosène, puisque le réservoir était plein, et a ainsi contribué à la déformation de la tôle impactée de l'intérieur vers l'extérieur puis à son arrachement.

Le phénomène principal mais non exclusif à l'origine de l'arrachement du panneau était inconnu jusqu'à l'accident du 25 juillet 2000. Contrairement à ce qui a été soutenu par l'accusation, la crique constatée lors de l'incident de 1985 ne traduit pas un phénomène d'expulsion de l'intérieur vers l'extérieur comparable à celui du 25 juillet 2000.

- l'inflammation du carburant s'échappant du réservoir n°5 suite à la destruction de l'intrados

La société CONTINENTAL AIRLINES a matérialisé sa thèse par la projection, lors de l'audience, d'une "reconstitution" de l'accident du 25 juillet 2000.

Ce tribunal a pris en compte avec beaucoup de prudence, les déclarations faites par les différents témoins dès lors qu'elles ne sont pas confortées par des éléments objectifs tels que les traces laissées sur la piste, les éléments résultant de l'exploitation des enregistreurs de vol, les constatations faites par les experts et non contestées par les parties ...

Il est de la liberté d'exercice des droits de la défense de la société CONTINENTAL AIRLINES de privilégier certains témoignages, tout comme les experts ont mis en avant certaines déclarations et en ont écarté d'autres. Ce qui importe -légitimement- aux prévenus est d'emporter la conviction de leurs juges par tous les moyens de preuve légalement admissibles. Il appartient ensuite au tribunal d'apprécier la force probante des éléments qui lui sont soumis.

Ce tribunal relève que la société CONTINENTAL AIRLINES, pour les besoins de l'exercice, s'est abstenue de prendre en compte les déclarations de certains témoins, a écarté les dépositions d'autres témoins au motif que ces derniers n'auraient pas pu avoir une bonne vision du Concorde F-BTSC de là où ils étaient, a déformé les déclarations de témoins et a opéré une sélection dans les différentes déclarations faites par un même témoin.

Il y a lieu de juger en conséquence que les témoignages invoqués par la société CONTINENTAL AIRLINES sont insuffisants à établir la pertinence de la thèse qu'elle soutient, au même titre que les témoignages contraires sont insuffisants à établir à eux seuls la véracité des faits qu'ils rapportent .

Il convient également de rappeler que rien, ni dans l'exploitation des enregistreurs de vol, ni dans les traces relevées au sol ne permet d'affirmer qu'il se serait passé quelque chose d'anormal susceptible de conforter l'hypothèse d'un feu avant l'explosion du pneu.

Il y a lieu de juger en conséquence qu'aucune des constatations matérielles effectuées, pas plus que l'examen des témoignages, ne permet de corroborer la thèse soutenue par la société CONTINENTAL AIRLINES

Ce tribunal estime qu'une fois écartée l'hypothèse retenue par le magistrat instructeur (thèse de l'étincelage) et celle du pompage moteur, deux hypothèses subsistent parmi celles envisagées et débattues contradictoirement : la thèse de l'arc électrique et la thèse du contact du carburant avec les parties chaudes du moteur.

was transmitted to the kerosene, since the tank was full, and thus contributed to the deformation of the sheet metal impacted from the inside to the outside and thence to it tearing off.

The main, but not the only, phenomenon behind the tearing off of the panel was not known until the accident in 25 July 2000. Contrary to what the prosecution maintained, the crack noted after the 1985 incident does not imply an expulsion phenomenon from the inside to the outside, comparable to that which occurred on 25 July 2000.

- Inflammation of the fuel escaping from tank no. 5 after the destruction of the lower surface

CONTINENTAL AIRLINES illustrated its hypothesis by showing a “reconstitution” of the 25 July 2000 accident during the hearing.

The court was very prudent in taking account of statements made by witnesses when those statements were not confirmed by objective elements such as marks left on the runway, elements resulting from the use of flight recorders, findings of the appraisals not contested by the parties, etc.

Counsel for CONTINENTAL AIRLINES is free to exercise the defence’s right to favour certain witnesses, just as experts have emphasised certain statements and not others. The important thing for the defendants, and legitimately so, is to convince the judges by all legally acceptable means of proof. It is then for the court to decide how convincing these elements are.

The court notes that, for the purpose of the exercise, CONTINENTAL AIRLINES did not take account of the statements of certain witnesses, chose to ignore the statements of other witnesses on the grounds that they could not have had a good view of Concorde F-BTSC from where they were, has deformed the statements of witnesses and has been selective in choosing from different statements made by the same witness.

Therefore there are grounds to judge that the testimonies called upon by CONTINENTAL AIRLINES are not sufficient to establish the pertinence of the hypothesis that the company is upholding, just as the opposing testimonies are not sufficient alone to establish the veracity of the facts they report.

It should also be noted that nothing found, either in the flight recordings, or in the marks on the ground, makes it possible to state that anything abnormal took place to support the hypothesis of a fire before the tyre exploded.

Therefore there are grounds to judge that none of the material findings, and nothing in the examination of the witness statements makes it possible to corroborate the hypothesis upheld by CONTINENTAL AIRLINES.

The court holds that having rejected the hypothesis accepted by the investigating magistrate (hypothesis of electrical discharge) and that of engine surge, two hypotheses remain out all those envisaged and debated: the hypothesis of the electric arc and the hypothesis of fuel coming into contact with the hot parts of the engine.

Après les débats à l'audience et eu égard aux éléments figurant dans le dossier d'instruction (notamment les différentes expertises), ce tribunal estime ne pas disposer des éléments lui permettant de retenir l'une ou l'autre des thèses en présence comme étant celle la mieux à même de rendre compte du phénomène d'inflammation. La seule certitude avérée est que cette inflammation a eu lieu suite à une fuite considérable de carburant résultant de l'arrachement du panneau de l'intrados du réservoir n°5 dans les conditions indiquées précédemment.

LES RESPONSABILITÉS PÉNALES

Le tribunal estime utile de rappeler les dispositions légales qu'il a été amené à appliquer pour déterminer si les prévenus devaient ou non être retenus dans les liens de la prévention.

- Le droit positif

En ce qui concerne la responsabilité pénale des personnes physiques (en l'espèce MM.PERRIER, HERUBEL, FRANTZEN, TAYLOR, FORD)

Depuis longtemps, le législateur a posé comme principe que, s'il ne pouvait y avoir de crime ou de délit sans intention de le commettre, il pouvait toutefois y avoir délit en cas d'imprudence, de négligence ou de mise en danger de la vie d'autrui, à la condition toutefois que la loi l'ait spécialement prévu.

Les contours de la responsabilité pénale des personnes physiques sont aujourd'hui fixés par la loi du 10 juillet 2000 (dite loi Fauchon) et la jurisprudence qui s'en est dégagée. Le législateur a choisi de distinguer la causalité directe et la causalité indirecte, et dispose que "les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ". Ainsi en cas de causalité indirecte, la mise en oeuvre de la responsabilité pénale de la personne physique suppose que le Ministère Public rapporte la preuve de l'existence d'une faute soit délibérée, soit caractérisée.

Les tribunaux et la doctrine ont été amenés à définir la faute caractérisée comme soit "une défaillance inadmissible", soit "une accumulation d'imprudences ou de négligences témoignant d'une impéritie prolongée".

Lorsque le juge aura retenu l'existence d'une " faute caractérisée", il lui faudra encore rechercher si elle exposait autrui à un risque d'une particulière gravité et si son auteur ne pouvait ignorer le risque découlant de sa faute.

** En ce qui concerne la responsabilité pénale des personnes morales (en l'espèce la société CONTINENTAL AIRLINES)*

Le Code Pénal prévoit que les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants, cette responsabilité n'excluant pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits.

After the debates at the hearing, and given the elements in the investigation file (especially the different expert appraisals), the court holds that it does not have the elements that would allow it to accept either of the presented hypotheses as being the one that best explains the phenomenon of inflammation. The only certainty is that the fire occurred after a substantial fuel leak resulting from the no. 5 tank lower surface panel tearing off, in the above noted conditions.

CRIMINAL RESPONSIBILITIES

The court holds that it is expedient to recall the legal provisions that it has had to apply to determine whether or not the charges should be upheld against the defendants.

- Positive law

Concerning the criminal responsibility of natural persons (in this case Messrs PERRIER, HERUBEL, FRANTZEN, TAYLOR, FORD)

For many years, the law has held the principle that, although there can be no crime or offence in the absence of intention to commit one, there can however be an offence in the event of recklessness, negligence or endangering the life of others, on the express condition that the law has specifically stated this.

The limits of the criminal responsibility of natural persons are currently set by the bill dated 10 July 2000 (known as the Fauchon Bill) and the jurisprudence that comes from it. The law has chosen to distinguish between direct causality and indirect causality, and states that “natural persons who have not directly caused harm, but who have created or contributed to the creation of a situation which has allowed the harm to occur or who have not taken measures to avoid it, incur criminal responsibility if it is established that they have either, in an obviously deliberate way, violated a particular obligation of prudence or safety stipulated by law or regulations, or are guilty of serious misconduct that exposes others to a particularly serious risk about which they could not be unaware”.

Thus in the case of indirect causality, the criminal responsibility of the natural person supposes that the Public Prosecutor provides proof of either deliberate or serious misconduct.

Courts and doctrine have come to define serious misconduct either as “an unacceptable failing”, or “an accumulation of recklessness and negligence showing prolonged incompetence”.

When the judge holds that “serious misconduct” has occurred, s/he then has to examine whether it has exposed others to a particularly serious risk and if the person responsible could not have been unaware of the risk caused by the misconduct.

** Concerning the criminal responsibility of legal entities (in this case, CONTINENTAL AIRLINES)*

Criminal law stipulates that legal entities, with the exception of the State, incur criminal responsibility for offences committed, on their behalf, by their entities or representatives. This liability does not exclude that of natural persons who have committed this same offence or are accessories to it.

L'exigence d'une faute caractérisée, évoquée précédemment à l'égard des personnes physiques, ne s'applique pas aux personnes morales.

L'application de la loi peut ainsi conduire à la situation suivante : la responsabilité pénale d'une personne morale va se trouver engagée dès lors qu'est relevée à son encontre une faute simple ayant contribué même indirectement au dommage, alors que dans le même temps et pour les mêmes faits, la responsabilité pénale d'une personne physique ne pourra être retenue, du fait de l'absence de faute caractérisée.

- La responsabilité pénale des prévenus : Henri PERRIER, Jacques HERUBEL Claude FRANTZEN .

Il n'est pas contestable que l'exploitation de l'aéronef Concorde en France a souffert de difficultés financières majeures inhérentes au fait que, ne pouvant connaître un développement normal, il n'a jamais été rentable et n'a jamais atteint un degré de maturité d'intense utilisation opérationnelle auquel parviennent habituellement les autres appareils de transport public.

Il ne résulte cependant ni des investigations effectuées dans le cadre du dossier d'instruction, ni des débats que ce contexte a influé à un moment ou à un autre sur le comportement des constructeurs et des autorités administratives et notamment quant aux décisions prises relatives à la sécurité.

Afin d'appréhender la responsabilité et le cas échéant la culpabilité des prévenus MM. PERRIER, HERUBEL et FRANTZEN, au regard d'une part des termes de la prévention et d'autre part du droit positif, ce tribunal a, dans un premier temps, analysé les événements antérieurs subis par les avions de la flotte Concorde des compagnies AIR FRANCE et BRITISH AIRWAYS jusqu'à l'accident du 25 juillet 2000. En effet seul cet examen permet de déterminer, au vu des causes de l'accident du 25 juillet 2000 retenues par ce tribunal, si l'un et/ou l'autre des prévenus a (ont) commis une ou plusieurs des "faute caractérisée" qui leur sont reprochées, seules susceptibles d'entraîner leur condamnation sur un plan pénal.

A travers l'examen de ces différents événements qualifiés pour certains d'entre eux de "précurseurs" de celui du 25 juillet 2000 aux termes de l'ordonnance de renvoi et dans le rapport du CHSCT-PN, ce tribunal a recherché si les constructeurs et/ou les autorités de certification avaient sous estimé les conséquences de ces événements et ainsi omis de prendre les mesures susceptibles d'empêcher l'accident du 25 juillet 2000.

*** examen des fautes susceptibles d'être reprochées aux prévenus**

Après avoir rappelé les conditions tant textuelles que factuelles, dans lesquelles ont été réalisée la certification puis le suivi de navigabilité de l'aéronef Concorde, ce tribunal a examiné les fautes reprochées aux prévenus dans le cadre de la prévention.

- Le traitement de l'éclatement des pneumatiques

Lors des études faites dans le cadre de la certification, le problème du double éclatement des pneumatiques avait été qualifié d'extrêmement rare.

Très rapidement, à la lumière des incidents et notamment de ceux de 1979, cette conclusion s'est avérée être erronée.

The requirement of serious misconduct mentioned above concerning natural persons does not apply to legal entities.

The application of the law can also lead to the following situation: the criminal responsibility of a legal entity will be incurred as soon as an ordinary fault is revealed that has contributed, even indirectly, to the harm, whereas at the same time and for the same facts, criminal responsibility cannot be incurred by a natural person, because there has been no serious misconduct.

- The criminal responsibility of the defendants Henri PERRIER, Jacques HERUBEL and Claude FRANTZEN.

It is not contestable that the operation of the Concorde aircraft in France suffered major financial difficulties inherent in the fact that, since it could not develop normally, it was never profitable and never reached the degree of maturity from intense operational use normally reached by other public transport vehicles.

However, neither the investigations carried out for the pre-trial investigation nor the debates have shown that this difficult context at any time influenced the actions of the manufacturers or the administrative authorities, especially concerning the decisions made for safety.

In order to understand the responsibility and, if applicable, the guilt of the defendants Messrs PERRIER, HERUBEL and FRANTZEN, concerning on the one hand the terms of the prosecution and on the other hand the terms of positive law, the court first analysed previous events impacting the Concorde fleet of aircraft belonging to AIR FRANCE and BRITISH AIRWAYS up to the accident on 25 July 2000. Indeed, given the causes of the accident on 25 July 2000 accepted by the court, the examination of these events is the only way to determine if one and/or another of the defendants is (are) guilty of one or several of the incidents of "serious misconduct" that they are accused of, which alone could lead to them being criminally responsible.

When examining the different incidents, some of which were called "precursors" to the incident on 25 July 2000 in the referral decision and in the CHSCT-PN report, the court investigated whether the manufacturer and/or the certifying authorities had underestimated the consequences of these incidents and thus had omitted to take measures likely to have prevented the accident on 25 July 2000.

*** Examination of the charges of misconduct that might be held against the defendants**

After recalling the textual and factual conditions in which the certification and airworthiness supervision of the Concorde aircraft was carried out, the court examined the allegations of misconduct by the defendants made in these proceedings.

- *Handling tyres bursting*

During the certification studies, the problem of double tyre burst was declared to be extremely rare.

Very rapidly, in the light of the incidents, and especially those in 1979, this conclusion proved to be erroneous.

Ce tribunal estime que les modifications apportées alors par les constructeurs, avec le concours de l'équipementier DUNLOP et l'aval des autorités administratives, tant en ce qui concerne le pneu lui-même (nouveau design, détection d'un système de sous gonflage...) que la jante (limite du risque de désintégration lorsque la jante vient au contact de la piste) sont adaptées d'autant qu'il n'est pas contestable que lors de l'accident de Gonesse le 25 juillet 2000, le pneu adjacent au pneu qui a éclaté, a correctement tenu et que la cause de l'accident retenue par le tribunal ne se trouve pas là.

Mais compte tenu de la persistance des incidents d'éclatements de pneumatiques après 1982, ce tribunal a recherché s'il pouvait être reproché aux constructeurs, notamment pour des raisons de coût, d'avoir ignoré des technologies existantes ou de ne pas avoir suscité de nouvelles recherches à cette fin.

Ce tribunal estime qu'il ne peut être reproché aux constructeurs d'avoir renoncé à équiper les avions Concorde d'un pneumatique à carcasse radiale dont il n'est pas établi qu'il n'aurait pas éclaté lors de son passage sur la lamelle, ni déchappé et projeté alors un morceau de bande de roulement sur l'intrados.

En outre, il doit être retenu qu'avant l'année 2000, l'équipementier MICHELIN n'avait pas été en mesure de proposer le pneu NZG (Near Zero Growth) qui a équipé les appareils Concorde lors de leur remise en service.

Dans ces conditions, ce tribunal considère que le traitement des causes de l'éclatement des pneumatiques a été effectué dans des conditions acceptables durant la période visée par les préventions même si les constructeurs ont pu faire preuve d'une confiance excessive dans la maîtrise qu'ils avaient de ce risque.

Ce tribunal a recherché si ce traitement ne s'était pas fait au détriment de l'examen des conséquences des éclatements, notamment quant aux risques de perforation de l'intrados et au risque d'incendie susceptible d'en découler.

- Le traitement du risque de perforation et le renforcement de la voilure

L'incident de Washington du 14 juin 1979, au cours duquel il a été constaté des perforations multiples de l'intrados de l'aile gauche et des fuites de carburant, est sans conteste le plus grave depuis le début de l'exploitation de l'avion Concorde. En effet, cet incident est le premier qui remettait en cause les hypothèses retenues pour la certification initiale de 1975.

A la suite de cet incident, des essais ont été effectués en 1980 à l'initiative des constructeurs, essais dont les conditions et les conséquences ont fait l'objet d'importants débats, cet incident étant pour certaines des parties au procès précurseur de l'accident du 25 juillet 2000.

Après avoir examiné ces essais et les conséquences qu'ils ont eu sur les choix des constructeurs, ce tribunal retient que, même s'il peut être reproché aux constructeurs de n'avoir pas poussé au maximum les investigations sur le risque de perforation de l'intrados par un morceau de pneumatique suite à un éclatement et sur ses conséquences, il n'en résulte pas pour autant que, à l'époque de l'incident de Washington, cette attitude constitue une négligence ou une imprudence. En effet rien ne permet d'affirmer que des essais plus poussés auraient permis dès 1980 d'envisager et donc de prévenir un mode de rupture de l'intrados dans le sens intérieur/extérieur, tel qu'il s'est réalisé le 25 juillet 2000. Le constructeur s'est peut-être privé de la chance de découvrir un nouveau phénomène, mais cela ne peut être constitutif d'une faute pénale.

The court holds that the changes made by the manufacturers, with the help of the equipment supplier DUNLOP, and the approval of the administrative authorities, both for the tyres themselves (new design, detection of a system of low tyre pressure, etc.) and the rims (reduced risk of disintegration when the rim comes into contact with the runway) were adequate, particularly since it is indisputable that, during the accident in Gonesse on 25 July 2000, the tyre adjacent to the tyre that burst stayed whole and the cause of the accident that the court finds does not lie there.

However, given the persistence of tyre burst incidents after 1982, the court investigated whether, particularly for cost reasons, the manufacturers could be accused of having neglected existing technology or of not having encouraged new research in this area.

The court holds that the manufacturers cannot be blamed for failing to equip Concorde aircraft with radial tyres, for which it has not been established that it would not have burst when taxiing over the strip, or detreaded and projected a piece of tread onto the lower surface of the tank.

Furthermore, it should be recalled that before the year 2000, the supplier MICHELIN was not able to offer the NZG (Near Zero Growth) tyre that was fitted to Concorde aircraft when they were put back in service.

In these circumstances, the court considers that the causes of tyre burst were dealt with acceptably during the period covered by the proceedings, even though the manufacturers may have been over-confident about their degree of control of the risk.

The court investigated whether this handling of the problem was not done to the detriment of examining the consequences of the bursts, especially concerning the risks of perforation of the lower surface and the fire risk that was liable to ensue.

- The handling of the risk of perforation and the wing reinforcement

The incident in Washington on 14 June 1979, during which multiple perforation of the lower surface of the left wing and fuel leakage were noted, was indubitably the most serious since the Concorde aircraft had been in operation. This incident was in fact the first to have called into question the assumptions used for the initial certification in 1975.

Following this incident, tests were performed in 1980 at the manufacturers' initiative, and there have been major debates on the conditions and consequences of these tests, because for some of the parties involved, this incident was a precursor to the accident on 25 July 2000.

Having examined these tests and the consequences they had on the choices made by the manufacturers, the court finds that, although the manufacturers can be blamed for not having pushed the investigations to their limits on the risks of perforation of the lower surface by a piece of tyre after a burst and on its consequences, this does not mean that, at the time of the incident in Washington, this attitude constituted negligence or recklessness. This is because there are no grounds for stating that more extensive testing would have made it possible, as early as 1980, to forecast and therefore prevent a mode of rupture of the lower surface from the inside out such as took place on 25 July 2000.

The manufacturers may have missed the opportunity of discovering a new phenomenon, but this cannot constitute a criminal offence.

En ce qui concerne le renforcement de la voilure :

En considération des investigations effectuées par le magistrat instructeur, aux déclarations faites par les prévenus et les témoins notamment au cours des débats, ce tribunal estime qu'il ne peut valablement être reproché aux prévenus dans les dates visées par les préventions, de n'avoir pas pris en compte la nécessité d'un éventuel renforcement de l'intrados. En tout état de cause, il n'a pas été rapporté la preuve par l'accusation d'une part que ce renforcement était techniquement possible et qu'il n'aurait été écarté que pour des raisons financières ou par crainte d'une remise en cause de la certification de l'appareil Concorde et d'autre part que ce renforcement aurait été de nature à empêcher l'accident du 25 juillet 2000.

- Le traitement du risque incendie

Certains incidents postérieurs et notamment l'incident du 25 octobre 1993 à LONDRES auraient dû amener les constructeurs et autorités administratives à revoir leur approche de ce risque incendie compte tenu des éléments nouveaux apportés par ce retour d'expérience.

Le seul fait que ces incidents de 1993 n'aient pas été considérés comme "critiques" au sens du TSS 1.1, n'est pas suffisant pour estimer que les prévenus ou certains d'entre eux n'ont commis aucune négligence ou imprudence dans le traitement du risque incendie tel qu'il leur est alors apparu.

En effet si jusqu'en 1979, ils ont pu valablement estimer que ce risque était limité, la situation n'était plus la même après les incidents de 1993. Un risque incendie nouveau a été clairement identifié par rapport aux incidents de 1979 et à l'étude réalisée en 1980, qui aurait amplement justifié que soit approfondie l'étude non seulement sur la perforation des réservoirs par des débris métalliques ou morceau de pneu alors que la vitesse de la roue est quasiment nulle (recherche sur l'énergie nouvelle ainsi dégagée) mais également et surtout sur le risque incendie découlant de la localisation de la perforation près d'une source d'inflammation.

Dans ces conditions, il peut valablement être reproché aux "constructeurs" de ne pas avoir, à compter des incidents de 1993 et compte tenu des analyses qui avaient été faites par rapport au risque incendie en 1979 puis en 1993, approfondi les conséquences que pouvait entraîner une fuite de carburant (qu'il convenait par ailleurs de quantifier) résultant d'une perforation de l'intrados d'un réservoir consécutive à un éclatement de pneu.

Il s'agit là incontestablement d'une faute de négligence qui cependant ne revêt pas une intensité telle qu'elle puisse constituer une faute caractérisée.

Pour répondre aux arguments de la défense invoquant la répartition des responsabilités entre les constructeurs français et britanniques, quant au traitement de ce risque, ce tribunal estime que la notion même de sécurité des vols rend inconcevable voire choquant, un partage de responsabilité selon le risque encouru. La sécurité dans le domaine aéronautique est un tout, indivisible et une répartition des tâches en ce domaine est totalement inopposable aux personnes concernées par cette sécurité.

Dès lors que le risque incendie existait, il peut valablement être reproché aux constructeurs qu'ils soient français ou britanniques de ne pas l'avoir suffisamment pris en compte et ce, même si l'appréhension et le traitement technique de ce risque était de la compétence des britanniques, compétence en tout état de cause non exclusive comme en atteste la note signée par les deux constructeurs le 22 mars 1994.

- Le traitement du risque de perte de poussée des moteurs

Il ne saurait être déduit d'un changement de réacteur endommagé à la suite d'un impact que ce réacteur était hors d'état et incapable de délivrer la poussée nécessaire, et que cela serait de nature à remettre en cause la navigabilité.

En outre, il résulte des compte rendus d'incidents qu'avant l'accident du 25 juillet 2000, l'avion

Concerning the wing reinforcement:

Given the investigations carried out by the investigating magistrate and the statements made by the defendants and witnesses, particularly during the debates, the court holds that, within the dates covered by the investigations, the defendants cannot rightly be accused of not having taken into consideration the possible need to reinforce the lower surface. Clearly the Prosecution has not proven that, on the one hand, reinforcing the lower surface was technically possible and had been refused only for financial reasons or for fear of calling into question the certification of the Concorde aircraft, or on the other hand, that reinforcing the lower surface would have prevented the accident on 25 July 2000.

- *The handling of the fire risk*

Certain later incidents, and particularly the incident on 25 October 1993 in London, should have led the manufacturers and administrative authorities to review their approach to the fire risk, given the new elements brought by the feedback from this event.

The mere fact that the 1993 incidents were not considered to be “critical” in the sense of TSS 1.1 is not sufficient to hold that the defendants, or some of them, committed no negligence or recklessness in handling the fire risk as it appeared to them at the time, because although, until 1979, they were able validly to estimate that the risk was limited, the situation was not the same after the 1993 incidents. A new fire risk was clearly identified in the light of the 1979 incidents and the study carried out in 1980, which would amply have justified studying further, not only the perforation of tanks by metal fragments or pieces of tyre when the wheel speed was almost nil (study on the new energy emitted), but also and especially the fire risk ensuing from the location of the perforation near the source of inflammation.

In these circumstances, starting with the 1993 incidents and given the analyses that had been done on the fire risk in 1979 and later in 1993, the “manufacturers” can validly be blamed for not having gone further into the consequences that could result from a fuel leakage (which should have been quantified, moreover) caused by a perforation of the lower surface of a tank following a burst tyre.

This is indisputably an offence of negligence, which however is not as serious as to be construed as serious misconduct.

To answer the defence’s arguments invoking responsibilities shared between the French and British manufacturers in handling this risk, the court holds that the very notion of flight safety makes it inconceivable if not shocking to share responsibilities according to the risk run. Safety in the realm of aeronautics is an undividable whole and sharing tasks in this area is totally unenforceable to the people involved in flight safety.

Inasmuch as the fire risk existed, the manufacturers, both French and British, can rightly be blamed for not having sufficiently taken it into account, and while the British engineers were responsible for appraising and technically handling the fire risk, this responsibility was in no way exclusive, as is attested by the note signed by both manufacturers on 22 March 1994.

- *Handling the risk of loss of thrust from engines*

It is not possible to deduce that, because a damaged engine was changed after an impact, the engine was out of order and incapable of delivering the necessary thrust, and that this would affect the airworthiness.

Furthermore, the accident reports show that, before the accident on 25 July 2000, the aircraft

n'a jamais été en situation de panne moteur au décollage après un éclatement de pneu, au sens des performances de certification.

Il ne peut être reproché aux constructeurs et aux autorités administratives d'une part de ne pas avoir envisagé lors de la certification de l'appareil la panne résultant de la perte de deux moteurs du même côté au décollage dès lors que cette panne ne peut conduire qu'à la perte de l'appareil et d'autre part d'avoir négligé l'appréciation du risque de perte de poussée lors de l'exploitation des appareils Concorde

En tout état de cause, eu égard aux causes de l'accident retenues par ce tribunal, les pertes de poussée ayant conduit à des endommagements des réacteurs rencontrés par l'avion Concorde avant le 25 juillet 2000 n'étaient en rien précurseurs des pertes de poussée constatées ce jour là et qui ont été examinées dans la partie consacrée aux causes de l'accident.

EN CONCLUSION : aucune faute caractérisée telle que définie dans la présentation du droit positif ne peut être reprochée aux prévenus. Seule une faute de négligence dans le traitement du risque incendie a été retenue mais elle ne revêt pas les traits d'une faute caractérisée.

En outre, et de façon superfétatoire, ce tribunal rappelle, eu égard aux causes de l'accident qu'il a retenues, que le lien de causalité "certain", nécessaire, entre un ou des comportements relevés comme fautifs par l'accusation et l'accident du 25 juillet 2000, fait défaut pour justifier du bien fondé des poursuites.

EN CONSÉQUENCE IL CONVIENT DE RENVOYER H. PERRIER, J. HERUBEL et C. FRANTZEN DES FINS DE LA POURSUITE.

- La responsabilité pénale des prévenus : John TAYLOR, Stanley FORD et la société CONTINENTAL AIRLINES

John TAYLOR, a été renvoyé devant ce tribunal pour avoir violé les règles de fabrication puis de fixation de la lamelle d'usure perdue sur la piste 26 D, lorsqu'il a procédé à son remplacement.

Il est reproché à Stanley FORD d'avoir signé une approbation pour remise en service(APRS) d'un appareil DC10 en validant imprudemment le remplacement de la bande d'usure effectuée par John TAYLOR, sans avoir au préalable vérifié que la fabrication de la pièce puis sa pose avaient été faites dans le respect des règles prescrites.

Quant à la société CONTINENTAL AIRLINES, le magistrat instructeur a entendu mettre en oeuvre sa responsabilité pénale d'une part du fait de la faute caractérisée imputée à son représentant, le chef d'équipe Stanley FORD, et d'autre part du fait des négligences simples qu'auraient commises Kenneth BURTT dans le cadre des opérations d'entretien et de maintenance des avions DC-10 et qui auraient favorisé la perte de la bande d'usure.

- John TAYLOR

Ce tribunal a retenu et en dépit de ses dénégations, que c'est John TAYLOR qui le 9 juillet 2000 a procédé au remplacement de la bande d'usure retrouvée sur la piste 26 D, après le crash du Concorde.

Ce tribunal, après avoir étudié les différents textes applicables en la matière (édités par le constructeur, la compagnie exploitante et les autorités administratives de l'aviation civile américaine), a examiné l'ensemble des fautes reprochées à J.TAYLOR par l'accusation et plus précisément :

had never been in a situation of engine failure at take-off after a burst tyre, in the sense of certification performance.

The manufacturers and administrative authorities cannot be blamed for not having envisaged, when the aircraft received its certification, the breakdown resulting from the loss of both engines on the same side at take-off inasmuch as this breakdown can lead only to the loss of the aircraft, or for having failed to assess the risk of loss of thrust during the operation of Concorde aircraft.

In any event, given the causes of the accident accepted by the court, the loss of thrust that led to the impairment of the engines as encountered in Concorde aircraft before 25 July 2000 was in no way a precursor of the loss of thrust reported on that day and which has been examined in the part of the document dealing with the causes of the accident.

IN CONCLUSION: The defendants can be accused of no serious misconduct as defined in the presentation of positive law. Only negligence in handling the fire risk has been accepted as misconduct, but this does not qualify as serious misconduct.

Furthermore, and additionally, the court recalls that, concerning the causes of the accident that it has accepted, in order to justify the proper grounds for prosecution, the causal link between one or more acts noted as misconduct by the prosecution and the accident on 25 July 2000 must be "certain", and this link is lacking.

ACCORDINGLY H. PERRIER, J. HERUBEL and C. FRANTZEN ARE RELEASED FROM THE CHARGES HELD AGAINST THEM.

- The criminal responsibility of the defendants: John TAYLOR, Stanley FORD and CONTINENTAL AIRLINES

John TAYLOR was bound over for trial by the court for having violated the rules of manufacture and fixture of the wear strip lost on runway 26 D, when he replaced it.

Stanley FORD is accused of having signed an approval for restoring to service (APRS) a DC-10 aircraft by carelessly validating the replacement of a wear strip carried out by John TAYLOR, without having previously checked that the part had been manufactured and mounted in compliance with statutory rules.

As for CONTINENTAL AIRLINES, the investigating magistrate intended to incur its criminal responsibility on the one hand because of the serious misconduct charged to its representative, the team supervisor Stanley FORD, and on the other hand because of the simple negligence that Kenneth BURTT seems to have committed during the servicing and maintenance of DC-10 aircraft and which seems to have fostered the loss of the wear strip.

- John TAYLOR

The courts accepts that, despite his denial, it was John TAYLOR who, on 9 July 2000, replaced the wear strip found on runway 26 D, after the Concorde crash.

The court, having studied the different texts applicable to the subject, (published by the manufacturer, the operating company and the US Civil Aviation administrative authorities), investigated all the allegations of misconduct made by the prosecution against J. TAYLOR, and more specifically:

- le matériau utilisé pour la fabrication de la lamelle (wear strip)

Ce tribunal a retenu que J. TAYLOR a commis une première faute en utilisant du titane à l'évidence inadapté pour fabriquer cette lamelle servant de surface de friction entre deux parties entourant le réacteur.

Cette faute, si elle n'est pas à l'origine de la perte du wear strip, a néanmoins concouru à la réalisation du dommage puisqu'il est établi que ce matériau, en raison de sa dureté, génère de manière systématique l'éclatement des pneumatiques de l'aéronef Concorde ce qui n'est pas toujours le cas avec d'autres matériaux tel que celui préconisé par le constructeur, soit l'aluminium.

- les règles de fixation

**** Non rebouchage des trous sur le support et percement de la bande d'usure***

A la lumière des expertises et suite aux débats à l'audience, il peut être reproché à J.TAYLOR de ne pas avoir rebouché les trous inutiles fragilisant ainsi le support capot, et ce, indépendamment des obligations réglementaires existant en ce domaine, dès lors que les règles de l'art applicables en l'espèce et ayant pour finalité une fixation efficace sur un support en état de la supporter, n'ont à l'évidence pas été respectées.

**** Non retrait des rivets provenant des wear strips précédents***

La présence de têtes de rivets sur le support dans des trous ne correspondant pas à ceux qui servaient à maintenir la lamelle perdue ne peut avoir d'autre explication que le fait que le chaudronnier n'a pas retiré ces têtes de rivets avant de fixer la nouvelle lamelle, et ce en violation des règles préconisées par la réparation n°11.

**** L'utilisation d'un gabarit***

Ce tribunal a jugé qu'il pouvait valablement être reproché à J.TAYLOR de ne pas avoir fait usage d'un gabarit pour fixer la lamelle comme cela était préconisé dans la réglementation existante .

**** Utilisation d'une cale de réglage***

En l'espèce il appartenait à J.TAYLOR d'apprécier s'il devait ou non faire usage d'une telle cale. Compte tenu de l'état du support et des conditions de fixation de la lamelle, en omettant d'en utiliser une alors que cela lui aurait permis de se rendre compte du problème que posait le montage de la lamelle par rapport au jeu qu'il en résultait, le prévenu a commis une faute de négligence.

**** Etat du support***

Le tribunal considère que J.TAYLOR n'avait pas pu ne pas se rendre compte de l'état du support et des problèmes que cela était susceptible d'engendrer. Il aurait du en conséquence soit en référer à son supérieur, soit faire le nécessaire pour que ledit support soit rendu dans un état permettant la fixation de la lamelle dans de bonnes conditions.

EN CONCLUSION : J.TAYLOR dans le cadre de ses fonctions a commis plusieurs fautes de négligences lorsqu'il a fabriqué puis fixé la bande d'usure le 9 juillet 2000, en ne respectant pas d'une part les prescriptions formalisées par le constructeur et d'autre part les règles de l'art en vigueur en matière aéronautique.

Cette accumulation de fautes de négligence constitue une faute caractérisée, au sens des dispositions de l'article 121-3 du Code Pénal.

- The material used for the manufacture of the wear strip

The court accepts that J. TAYLOR committed a first error by using titanium, which is evidently unsuited for the manufacture of the strip used as a friction surface between the two parts surrounding the engine.

While this error was not the cause of the loss of the wear strip, it nevertheless contributed to the damage since it is established that this material, due to its hardness, systematically generates the bursting of tyres of the Concorde aircraft, which is not always the case with other material such as that recommended by the manufacturer, i.e. aluminium.

- Rules for fixing

*** *Holes not filled in on the substrate and piercing of the wear strip***

In the light of the appraisals and following the debates at the hearing, J. TAYLOR can be charged with not having filled in the unnecessary holes thus weakening the cowling, regardless of the statutory obligations that exist in this matter, given that the rules of the art applicable in this case for the purpose of fixing the strip effectively onto a substrate suitable for bearing it, were evidently not respected.

*** *Non-removal of the rivets from previous wear strips***

The presence of the rivets on the substrate in holes not corresponding to those that held the lost strip in place can have no other explanation than the fact that the boilermaker had not removed these rivet heads before fixing the new strip on, thus infringing the rules stipulated for repair no. 11.

*** *Use of a template***

The court judged that J. TAYLOR could validly be charged with not having used a template to fix the strip, as is recommended in the existing regulations.

*** *Use of an adjusting shim***

In this case, it was J. TAYLOR's responsibility to assess whether he needed to use a shim. Given the state of the substrate and the conditions for fixing the strip, by omitting to use a shim which would have allowed him to be aware of the problem posed by the mounting of the strip and the play resulting from it, the defendant was guilty of negligence.

*** *State of the substrate***

The court considers that J. TAYLOR could not have been unaware of the state of the substrate and the problems that this was likely to cause. Therefore he ought either to have referred to his hierarchical superior, or to have done what was needed to prepare the substrate so that the strip fixed could be fixed correctly.

IN CONCLUSION: J. TAYLOR in the course of his work was guilty of negligence on several counts when he manufactured and fixed the wear strip on 9 July 2000, by not respecting the rules formalised by the manufacturers or the current rules of art in force in aeronautics.

This accumulation of negligence constitutes serious misconduct, according to Article 121-3 of criminal law.

De par son métier et ses qualités professionnelles reconnues notamment par son supérieur S.FORD ainsi que de par sa connaissance du monde de l'aéronautique et de ses dangers, J.TAYLOR ne pouvait ignorer le risque que la chute d'une telle lamelle, si elle était mal fixée, pouvait avoir pour autrui.

Il existe en matière aéronautique et cela a été confirmé par les débats, une réglementation fournie, précise, minutieuse voire pointilleuse (gestes à faire, outils à utiliser, matériau préconisé..) concernant chacune des tâches à effectuer sur un aéronef de la plus anodine (comme la fixation d'une lamelle d'usure prévue par le descriptif 78-32-03-300-011) à la plus importante. Ce type de réglementation permet en effet d'assurer un maximum de sécurité dans la maintenance des avions, l'aéronautique étant un domaine où la moindre faute peut être très lourde de conséquences.

En outre, J.TAYLOR ne pouvait ignorer les risques liés à la présence d'objets (FOD) sur les pistes et s'il peut valablement être soutenu par son conseil, qu'il ne pouvait imaginer que l'éclatement d'un pneu sur un FOD soit à l'origine d'une chaîne d'événements comme ceux s'étant produits le 25 juillet 2000, il ne pouvait pour autant ignorer les conséquences potentiellement catastrophiques de l'éclatement d'un pneumatique.

Pour toutes ces raisons, ce tribunal retient que J.TAYLOR ne pouvait ignorer le risque d'une particulière gravité (décès ou invalidité) que les fautes qu'il commettait faisaient courir à autrui

* La certitude du lien de causalité

En l'espèce, la perte du wear strip est la cause qui a manifestement contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage puisque, comme ce tribunal l'a retenu, l'une des causes de l'accident du 25 juillet 2000 est l'éclatement du pneumatique consécutif à son passage sur la lamelle perdue par le DC 10.

Dès lors ce tribunal estime qu'il y a un lien de causalité certain entre la faute caractérisée reprochée au prévenu et le dommage.

Dans ces conditions, ce tribunal **RETIENT J. TAYLOR DANS LES LIENS DE LA PRÉVENTION** pour avoir indirectement causé le décès de 113 personnes, une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois sur 2 personnes et une incapacité totale de travail inférieure ou égale à 3 mois sur deux autres personnes.

- *Stanley FORD*

Dès lors que ce tribunal retient qu'aux termes de la réglementation édictée par la FAA applicable à l'époque des faits, S.FORD n'était pas tenu d'inspecter spécifiquement la réparation effectuée par J.TAYLOR avant de signer l'APRS, il n'y a pas lieu, eu égard aux termes de la prévention le concernant, de retenir à son encontre une faute "caractérisée" de nature à engager sa responsabilité pénale.

Il convient en conséquence de **RENOYER S. FORD DES FINS DE LA POURSUITE**.

Toutefois S.FORD n'a pas contesté que ce qu'il avait constaté le 9 juillet 2000 (bande d'usure faisant saillie) était extrêmement rare puisqu'il ne l'avait jamais vu jusque là.

Dans ces conditions, ce tribunal estime qu'il appartenait à S.FORD compte tenu de sa formation professionnelle notamment de technicien, de ses fonctions de chef d'équipe ce jour là et des

Because of his job and his professional qualities, recognised particularly by his superior S. FORD, and because of his knowledge of the realm of aeronautics and its dangers, J. TAYLOR could not have been unaware of the risk that such a strip could be for others, were it to fall off if it was poorly fixed.

In aeronautics, and this has been confirmed by the debates, accurate, detailed and even fastidious regulations are provided (gestures to perform, tools to use, material recommended...) for each of the tasks to carry out on an aircraft, from the most ordinary (such as fixing a wear strip as per specification 78-32-03-300-011) to the most important. This type of regulation is what makes it possible to ensure maximum safety in aircraft maintenance, since aeronautics is a field in which the slightest fault can have very serious consequences.

Furthermore, J. TAYLOR could not have been unaware of the risks of the presence of objects (FOD) on the runway, and although as the counsel for the defence has validly argued, he could not have imagined that a tyre bursting on FOD would start such a chain of events as occurred on 25 July 2000, he could nonetheless not have been unaware of the potentially disastrous consequences of a burst tyre.

For all these reasons, the court accepts that J. TAYLOR could not have been unaware of the particularly serious risk (death or invalidity) that the errors that he was committing would cause to others.

*** The certainty of causal link**

In this case, the loss of the wear strip is the cause which obviously contributed to creating the situation that led to the damage, since, as the court has accepted, one of the causes of the accident on 25 July 2000 was the tyre bursting after taxiing over the strip lost by the DC-10. Given this fact, the court holds that there is a causal link between the serious misconduct with which the defendant is charged and the damage.

In these conditions, the court **UPHOLDS THE CHARGES AGAINST J. TAYLOR** for having indirectly caused the death of 113 persons, a total inability to work lasting more than 3 months to 2 persons and a total incapacity to work lasting less than or equal to 3 months to two other persons.

- Stanley FORD

Given that the court accepts that, according to FAA regulations applicable at the time of the facts, S. FORD was not obliged to inspect specifically the repair carried out by J. TAYLOR before signing the APRS, there is no reason, considering the terms of the accusation against him, to charge him with serious misconduct such as to incur his criminal responsibility.

Accordingly the court **RELEASES S. FORD FROM THE CHARGES HELD AGAINST HIM**

However, S. FORD did not contest that, on 9 July 2000, he noted that the wear strip was protruding, and that this was extremely rare, since he had never seen it before.

In these conditions, the court holds that it was S. FORD's responsibility, given his professional training as a technician, and his role as team supervisor on that day and the

circonstances exceptionnelles demandant une plus grande vigilance, de se donner les moyens d'appréhender l'état exact du problème et l'ampleur de la réparation à effectuer sans se décharger complètement sur J.TAYLOR, certes chaudronnier qualifié, mais travaillant sous sa responsabilité. Ce comportement constitue une faute de négligence mais qui ne revêt pas les traits d'une faute caractérisée.

- LA SOCIÉTÉ CONTINENTAL AIRLINES

La restriction posée par l'article 121-3 du Code Pénal limitant le champ de la responsabilité pénale en cas de causalité indirecte ne s'applique qu'aux personnes physiques. Il s'ensuit qu'une faute simple suffit à engager la responsabilité de la personne morale dès lors qu'il est démontré que cette faute a causé le dommage.

Ce tribunal a commencé par rechercher si des fautes de négligences pouvaient être retenues à l'encontre de la personne morale la société CONTINENTAL AIRLINES, étant rappelé que la démonstration de l'existence d'une faute imputable à une personne physique nommément désignée n'est pas indispensable pour engager la responsabilité d'une personne morale "dès lors que cette infraction n'a pu être commise, pour le compte de la société, que par ses organes ou représentants".

La faute caractérisée reprochée à J.TAYLOR ne peut être imputée à la société CONTINENTAL AIRLINES, personne morale, dès lors que l'auteur de cette faute n'est ni un organe ni un représentant de la personne morale mais un simple salarié.

En revanche, la faute simple reprochée à S.FORD engage la responsabilité pénale de la personne morale puisqu'il n'est pas contestable, ni contesté, que S.FORD, détenteur du pouvoir de signer l'APRS, était indéniablement un représentant de ladite personne morale au sens du code pénal.

Le rôle de ce tribunal a été de déterminer si des fautes de négligences résultant d'une mauvaise maintenance ont été commises pour le compte de la personne morale, par ses organes ou représentants, fautes dont il est résulté la perte de la bande d'usure du moteur n°3 du DC 10 n° 13067 le 25 juillet 2000.

Les rapports d'expertises, dont les conclusions peuvent être qualifiées de sévères, sont un des éléments parmi d'autres qui ont permis d'apprécier concrètement la qualité de cette maintenance.

**** Les fautes de négligence retenues par le tribunal***

- Etat du support et mauvais réglage des éléments de la nacelle (entourant le moteur n°3)

L'existence d'un espacement entre les capots est incontestable et ne peut résulter que d'une négligence dans la maintenance du moteur n°3.

- Absence d'un gabarit

Il appartenait à la société CONTINENTAL AIRLINES de mettre à la disposition de ses employés un équipement permettant de contrôler le diamètre des nacelles ou, à tout le moins, d'interpeller GENERAL ELECTRIC, le constructeur sur cette difficulté, ce qu'elle n'allègue pas avoir fait. Un tel contrôle aurait sans nul doute permis à J.TAYLOR de constater que, suite à la réparation qu'il venait d'effectuer, la géométrie des demi-nacelles posait problème.

exceptional circumstances requiring greater vigilance, to use all reasonable means to understand the exact nature of the problem and the extent of the repair needed without passing the blame totally onto J. TAYLOR, who was indeed a qualified boilermaker, but was working under his responsibility.

This constitutes negligence but cannot be qualified as serious misconduct.

- CONTINENTAL AIRLINES

The restriction under Article 121-3 of criminal law limiting the field of criminal responsibility in the case of indirect causality applies only to natural persons. It follows that an ordinary offence is enough to incur the responsibility of a legal entity if it is shown that the offence has caused harm.

The court began by investigating whether CONTINENTAL AIRLINES could be charged with negligence, given that demonstrating the existence of an offence charged to a named natural person is not indispensable for incurring the responsibility of a legal entity "inasmuch as the offence could only have been committed on behalf of the company, by its entities and representatives".

The serious misconduct for which J. TAYLOR is charged cannot be charged to CONTINENTAL AIRLINES, a legal entity, inasmuch as the perpetrator of the offence is not an entity or a representative of the legal entity but merely an employee.

However, the ordinary offence charged to S. FORD incurs the criminal responsibility of the legal entity since it is not contestable, or contested, that S. FORD, who had the authority to sign the APRS, was undeniably a representative of said legal entity according to the terms of criminal law.

The court's role was to determine if the negligence resulting from poor maintenance was committed on behalf of the legal entity, by its entities or representatives, negligence that resulted in the loss of the wear strip of engine no. 3 of the DC-10 no. 13067 on 25 July 2000. The appraisal reports, the conclusions of which can be called severe, are one of the elements among others that have enabled a practical assessment of the maintenance quality.

*** Negligence offences accepted by the court**

- State of the substrate and the poor adjustment of the engine compartment components (around engine no. 3)

The existence of a space between the cowlings is indisputable and can only be the result of negligence in the maintenance of engine no. 3.

- Absence of a template

It was the duty of CONTINENTAL AIRLINES' to provide its employees with equipment for monitoring the diameter of the engine compartments or, at the very least, to call GENERAL ELECTRIC, the manufacturer, about the problem, something it does not claim to have done. Such monitoring would beyond any doubt have enabled J. TAYLOR to note that, after the repair just performed by him, there was a problem with the shape of the half-nacelles.

- Non émission d'un Service Bulletin (suite aux pertes successives de la bande d'usure)

Le manque de réactivité de la compagnie exploitante face à ce problème qu'elle n'a pas vu ou qu'elle ne s'est pas donnée les moyens de voir, notamment par une traçabilité plus opérante des pièces changées, constitue une faute de négligence dans le suivi de la maintenance de l'aéronef DC 10 n° 13067.

- Suppression de l'indicateur de vibrations

L'autorisation de supprimer ces indicateurs de vibrations avait été donnée par le constructeur GENERAL ELECTRIC en accord avec l'autorité de surveillance la FAA . Cette suppression ne constitue donc pas une faute réglementaire. Toutefois il peut valablement être reproché à la personne morale CONTINENTAL AIRLINES son manque de réaction face aux remplacements successifs des wear strips et autres anomalies du moteur n°3, résultant pour un grand nombre, des vibrations. Ce manque de réaction traduit sans conteste un manque de vigilance quant aux conséquences possibles des vibrations et ce, alors qu'elle s'était privée d'un moyen de détection.

** L'imputabilité de ces fautes de négligences à la SA CONTINENTAL*

AIRLINES

Les fautes de négligence relevées dans la partie précédente engagent la responsabilité de la personne morale CONTINENTAL AIRLINES dès lors qu'elles n'ont pu être commises que pour son compte et par ses organes ou représentants. En effet les décisions qui auraient pu être prises pour pallier ses négligences ne pouvaient l'être que par des personnes en charge de l'organisation de la maintenance et donc d'un niveau hiérarchique tel qu'elles engageaient nécessairement la responsabilité de la personne morale.

Lien de causalité :

Les personnes morales demeurent pénalement responsables des dommages qu'elles causent à autrui quelle que soit la gravité des fautes qui leurs sont reprochées, sans qu'il y ait à distinguer selon que le lien de causalité est direct ou indirect.

A l'issue des débats, des auditions des témoins, des différents rapports d'expertise, des explications présentées par les parties et notamment du caractère peu probant de la "reconstitution" (de l'effet guillotine résultant d'un défaut de conception) il ne peut être retenu que la perte de la lamelle le 25 juillet 2000 soit le résultat d'un "effet guillotine" résultant d'un défaut de conception de la nacelle et de l'usage d'une lamelle sans bord tombé.

Pour ce tribunal, c'est le jeu entre les capots résultant d'une mauvaise maintenance qui est responsable de l'arrachement de la bande d'usure, fixées dans des conditions non conforme aux règles de l'art, puis de sa chute sur la piste 26D.

Dans ces conditions et en application des dispositions du code pénal, dès lors que ce tribunal retient l'existence de fautes de négligence commises pour le compte de la société CONTINENTAL AIRLINES, par ses organes ou représentants, ainsi qu'un lien de causalité certain entre ces fautes, la chute de la lamelle d'usure et le dommage qui en est résulté (crash du Concorde F-BTSC), il convient de **RETENIR LA SOCIÉTÉ CONTINENTAL AIRLINES DANS LES LIENS DE LA PRÉVENTION.**

- *Not sending a Service Bulletin (after successive losses of the wear strip)*

The operating company's lack of reactivity to this problem, that it did not see or that it did not procure the means to see, especially via a more functional traceability of parts changed, constitutes negligence in the monitoring of the maintenance of the aircraft DC-10 no. 13067.

- *Disconnecting the vibration indicator*

The authorisation for disconnecting the vibration indicators was given by the manufacturer GENERAL ELECTRIC with the agreement of the FAA surveillance authority.

Therefore this does not constitute a statutory fault. However, the legal entity CONTINENTAL AIRLINES can rightly be accused of failing to react to the successive replacements of wear strips and other anomalies of engine no. 3, a large number of which were caused by vibrations. This lack of reaction indubitably shows a lack of vigilance concerning the possible consequences of the vibrations, whereas the company had deprived itself of a means of detecting them.

*** *Imputability of these charges of negligence to CONTINENTAL AIRLINES***

The negligence mentioned in the previous part incurs the responsibility of the legal entity CONTINENTAL AIRLINES inasmuch as they could have been committed only on its behalf and by its entities or representatives. This is because the decisions that could have been taken to remedy the negligence could have been taken only by the persons in charge of organising the maintenance and thus at a hierarchical level such that they necessarily incurred the responsibility of the legal entity.

Causal link:

Legal entities remain criminally responsible for the harm they cause to others regardless of the seriousness of the offences they are charged with, without the need to determine whether the causal link is direct or indirect.

After the debates, the hearing of witnesses, the various appraisal reports, the explanations presented by the parties and especially the poorly convincing nature of the "reconstitution" (of the guillotine effect resulting from a design fault), the court cannot accept that the loss of the wear strip on 25 July 2000 is the result of a "guillotine effect" resulting from a design fault of the nacelle and the use of a strip without a rolled lip.

For the court, it is the play between the cowlings resulting from poor maintenance that is responsible for the tearing off of the wear strip, that was fixed on in conditions not complying with the rules of art, and then its fall onto runway 26 D.

In these conditions and pursuant to the provisions of criminal law, inasmuch as the court accepts the existence of acts of negligence committed on behalf of CONTINENTAL AIRLINES, by its entities or representatives, and a certain causal link between these faults, the fall of the wear strip and the harm that resulted from it (the crash of Concorde F-BTSC), the court **UPHOLDS THE CHARGES AGAINST CONTINENTAL AIRLINES;**

LES PEINES

Dès lors qu'une faute caractérisée est retenue à l'encontre de J.TAYLOR et que des fautes de négligence ont été imputées à l'encontre de la personne morale la société CONTINENTAL AIRLINES, il appartient à ce tribunal de prononcer une sanction en prenant en considération d'une part les critères des peines et d'autre part la personnalité des prévenus

- LES CRITÈRES DES PEINES

*** La loi**

Pour les personnes physiques, le plafond légal des peines pour les délits d'homicide et blessures involontaires est de 3 ans d'emprisonnement et de 45.000 euros d'amende.

Pour chacune des contraventions connexes, la peine d'amende encourue est de 1500 Euros.

En outre, l'interdiction d'exercer l'activité professionnelle dans l'exercice de laquelle l'infraction a été commise serait susceptible d'être prononcée.

Pour les personnes morales, ces peines sont pour les délits, l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du Code Pénal (le quintuple de celle prévue pour les personnes physiques soit 225.000 euros) et pour chacune des contraventions connexes une amende de 1500 Euros.

En outre, les peines mentionnées au 2°, 3°, 8° et 9° de l'article 131-39 du Code Pénal qui sont successivement l'interdiction d'exercer l'activité professionnelle dans l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, le placement sous surveillance judiciaire, la confiscation et l'affichage ou la publication de la décision seraient susceptibles d'être prononcés.

*** La gravité des faits commis :**

Le principe du non cumul des peines a pour effet que le plafond légal n'augmente pas avec le nombre de décès en lien causal avec la faute ou les fautes des prévenus.

En revanche, l'importance du préjudice causé par l'infraction d'homicide involontaire et le trouble à l'ordre public qui en découle, ne sont pas les mêmes selon le nombre des victimes.

En l'espèce, la multiplicité des victimes donne à l'accident du 25 juillet 2000, le caractère d'une catastrophe et constitue une circonstance très aggravante des faits.

La gravité de la faute varie en fonction du nombre de faits fautifs, de leur répétition dans le temps, de leur instantanéité ou de leur durabilité.

Elle tient compte du niveau de responsabilité de leur auteur et des moyens plus ou moins importants en sa possession lui permettant de ne pas la commettre.

En l'espèce, ne peuvent être examinées de la même façon les fautes commises par un ouvrier chaudronnier dans le même trait de temps et celles imputables à une compagnie aérienne dont la maintenance s'est révélée être défectueuse pendant plusieurs mois.

En outre, il est incontestable que les fautes reprochées à J.TAYLOR n'ont pu être commises que parce qu'il existait au sein de la compagnie exploitante une maintenance défectueuse.

THE SENTENCES

Inasmuch as serious misconduct is accepted against J. TAYLOR and that negligence has been imputed to the legal entity CONTINENTAL AIRLINES, the court must pronounce a sanction taking into consideration the criteria of the sentences and the personality of the defendants.

- THE CRITERIA OF THE SENTENCES

*** The law**

For natural persons, the legal maximum sentence for manslaughter and unintentional harm is 3 years imprisonment and €45,000 fine.

For each of the related infringements, the fine incurred is €1500.

Furthermore, there are grounds for pronouncing a ban on exercising the profession in which the infringement was committed.

For legal entities, the sentences for these offences are a fine, according to Article 131-38 of criminal law (five times the fine applied to natural persons, i.e. €225,000) and a €1500 fine for each of the related infringements.

Furthermore, the sentences listed in 2°, 3°, 8° and 9° of Article 131-39 of criminal law, which are successively the ban on engaging in the professional activity in which the infringement was committed, the placing under judicial supervision, confiscation and displaying or publishing the decision, can be pronounced.

*** The seriousness of the acts committed:**

The effect of the principle of not having multiple sentences is that the legal maximum does not increase with the number of deaths that have a causal link with the offence or offences of the defendants.

On the other hand, the magnitude of the prejudice caused by the offence of manslaughter and the resulting disruption of public safety, are not the same depending on the number of victims.

In this case, the large number of victims puts the accident on 25 July 2000 in the category of a disaster and constitutes very aggravating circumstances.

The seriousness of the offence varies depending on the number of wrongful acts, whether they are repeated over time, instantaneous or lasting.

It takes account of the level of responsibility of the perpetrators and the quantity of means at their disposal that enable them not to commit the offence.

In this case, the errors committed by a boilermaker in a single lapse of time cannot be investigated in the same way as the faults imputable to an airline company that was shown to be using defective maintenance over a period of several months. Furthermore, it is incontestable that the misconduct of which J. TAYLOR is accused could have been committed only because defective maintenance existed within the operating company.

Si chaque faute reprochée à la personne morale, qui disposait des moyens financiers et humains pour y remédier, peut apparaître dépourvue d'une gravité particulière, en revanche leur accumulation qui a rendu possible l'accident du 25 juillet 2000, donne à chacune d'entre elles une gravité certaine.

*** La personnalité des prévenus**

Ce tribunal n'ignore pas ce qu'il peut y avoir de difficile à se reconnaître personnellement responsable, ne serait-ce que pour partie, d'une catastrophe aussi grave que celle du 25 juillet 2000 que, par hypothèse s'agissant d'homicides involontaires, personne n'a voulue.

Dans le cadre de l'enquête, ce tribunal relève que J.TAYLOR n'a pas fait preuve d'une grande coopération puisque, lors de ses auditions sur commissions rogatoires internationales, il a toujours affirmé ne pas se souvenir d'avoir effectué la réparation sur la bande d'usure, tout en affirmant n'avoir jamais utilisé de titane, alors qu'il a été établi de façon formelle que c'était bien lui qui avait fait la réparation et que la lamelle concernée avait été fabriquée en titane.

En outre, J.TAYLOR n'a pas déféré aux convocations qui lui ont été adressées par le magistrat instructeur et un mandat d'arrêt à diffusion internationale a été délivré à son encontre le 30 août 2005. J.TAYLOR ne s'est pas non plus présenté devant ce tribunal pour y être jugé, ce qui peut être interprété comme un refus d'assumer ses responsabilités.

Toutefois, le conseil de J.TAYLOR, muni d'un pouvoir de son client pour le représenter, a fait état de certains éléments que ce tribunal estime devoir prendre en considération dans son appréhension de la situation personnelle du prévenu.

Le conseil de J.TAYLOR a fait valoir que son client était résident aux Etats-Unis depuis 20 ans et titulaire d'une "green card" mais qu'il ne disposait pas de la nationalité américaine puisque son père, militaire américain, ne l'aurait pas reconnu avant son décès. Ainsi J.TAYLOR craindrait, s'il venait en France pour y être jugé, de ne plus être autorisé à rentrer aux Etats-Unis, là où se trouve toute sa famille. Dans ces conditions et même si le tribunal regrette l'absence d'éléments justifiant de cette situation, il convient de nuancer l'effet négatif de la non comparution du prévenu sur le choix de la peine.

- LE CHOIX DES PEINES

- John TAYLOR

Il conviendra de retenir que J.TAYLOR travaillait en qualité de chaudronnier au sein de la compagnie CONTINENTAL AIRLINES depuis de nombreuses années. Ce tribunal ne saurait faire abstraction de la place qu'il occupait au sein de la société qui l'employait.

En outre, le contexte plus général de la maintenance au sein de la compagnie exploitante que ce tribunal a retenu pour entrer en voie de condamnation à l'encontre de cette dernière, sans exonérer J.TAYLOR de sa responsabilité personnelle, doit cependant être gardé à l'esprit pour le choix de la peine à son encontre.

While each allegation of misconduct by a legal entity, which had the financial and human resources to remedy it, may not seem to be particularly serious, the accumulation of these acts that gave rise to the accident on 25 July 2000 means that each of the charges becomes serious.

*** The personality of the defendants**

The court is not unaware of the difficulty that one may have in recognising oneself to be personally responsible, if only in part, for a disaster as serious as the one that occurred on 25 July 2000, which, since it is assumed to be manslaughter, no one intended.

Within the framework of this inquiry, the court notes that J. TAYLOR was not very cooperative because, during the international letters rogatory hearings, he always claimed that he did not remember having carried out the repair on the wear strip, all the while claiming that he had never used titanium, whereas it has been formally established that he was indeed the one who did the repair and that the strip involved had been made of titanium.

Furthermore, J. TAYLOR did not answer the summons sent to him by the investigating magistrate and he was issued an international arrest warrant on 30 August 2005.

Also, J. TAYLOR did not appear before this court to be judged, which can be interpreted as a refusal to assume his responsibilities.

However, J. TAYLOR's counsel, with power of attorney to represent his client, brought up certain elements that the court holds should be taken into consideration for understanding the personal situation of the defendant.

J. TAYLOR's counsel argued that his client had lived in the United States for 20 years and held a "Green Card", but that he did not have US nationality because his father, an American serviceman, had apparently not legally recognised him before his death. So J. TAYLOR apparently feared that if he came to France to be judged, he would not be allowed to return to the United States where all his family live.

In these conditions, and even though the court regrets the lack of elements that attest to this situation, the negative effects of the non-appearance of the defendant should be qualified when choosing the sentence.

- CHOICE OF SENTENCES

- John TAYLOR

It should be borne in mind that J. TAYLOR had been working for many years as a boilermaker for CONTINENTAL AIRLINES. The court cannot disregard the position he held in the company that employed him.

Moreover, the more general context of the maintenance in the operating company, which the court has taken into account to undertake condemnatory proceedings against it, while not exonerating J. TAYLOR from his personal responsibility, should be borne in mind when choosing the sentence against him.

Le casier judiciaire de J.TAYLOR ne porte trace d'aucune condamnation.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le tribunal condamne J.TAYLOR à une peine de 15 MOIS D'EMPRISONNEMENT AVEC SURSIS ET A DEUX AMENDES DE 1000 EUROS, soit 2000 EUROS, pour les deux contraventions.

- La Société CONTINENTAL AIRLINES

Il convient pour fixer le quantum de la condamnation pécuniaire et afin que cette dernière soit significative, de prendre en considération les ressources du prévenu.

Le casier judiciaire de la société CONTINENTAL AIRLINES ne porte trace d'aucune condamnation. Compte tenu de la surface financière de la Société CONTINENTAL AIRLINES, ce tribunal la condamne à UNE AMENDE DE 200.000 EUROS ET A DEUX AMENDES DE 1000 EUROS, soit 2000 EUROS, pour les deux contraventions.

Ce tribunal estime que les quatre peines complémentaires rappelées ci-dessus sont en l'espèce inopportunes eu égard à la situation de la société CONTINENTAL AIRLINES .

En outre, l'affichage ou la publication d'une décision à laquelle il est donné une importante publicité internationale est sans utilité.

L'ACTION CIVILE

- Les personnes physiques et morales dont la responsabilité peut être recherchée

*** La Société CONTINENTAL AIRLINES :**

Déclarée coupable des faits d'homicides involontaire et de blessures involontaires, la Société CONTINENTAL AIRLINES doit réparer les conséquences dommageables de ces faits. Son obligation à réparation trouve également sa source dans les fautes pénales et civiles commises par ses préposés dès lors qu'ils n'ont pas agi hors des fonctions auxquelles ils étaient employés, sans autorisation, et à des fins étrangères à leurs attributions.

*** La Société EADS-France**

A l'égard d'Henri PERRIER et de Jacques HERUBEL, préposés de la Société EADS-France, la responsabilité de cette dernière ne peut être retenue de plein droit du fait de la relaxe prononcée. Toutefois ce tribunal, bien qu'ayant prononcé une relaxe, demeure compétent pour accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite.

Il y a lieu, sur le fondement de l'article 1383 du Code Civil, de juger qu'en n'ayant pas, à compter des incidents de 1993, approfondi les conséquences que pouvait avoir une fuite de carburant résultant d'une perforation de l'intrados d'un réservoir consécutif à l'éclatement de pneu, Henri PERRIER et Jacques HERUBEL ont fait perdre aux parties civiles une chance d'éviter les préjudices qu'elles ont subis. La responsabilité civile de la Société EADS-France en qualité de commettant est donc engagée

La solidarité entre les deux Sociétés

La Société EADS-France a contribué à la réalisation d'un dommage spécifique, né de la perte d'une chance, et de celui-là seul. Elle ne saurait donc être tenue à indemnisation dans les mêmes proportions que John TAYLOR et la Société CONTINENTAL AIRLINES.

En conséquence, la Société EADS-France sera tenue, à l'égard des parties civiles qui ont dirigé leurs demandes contre elle, à hauteur de 30 % des indemnisations allouées.

J. TAYLOR's criminal records show no previous convictions.

Considering all these elements, the court condemns J. TAYLOR to a sentence of 15 MONTHS SUSPENDED PRISON SENTENCE AND TWO FINES OF €1000, that is to say €2000 for both fines.

- CONTINENTAL AIRLINES

In order to set the amount of the pecuniary sentence and for the latter to be significant, the defendant's financial resources need to be taken into account.

CONTINENTAL AIRLINES' criminal records show no previous convictions.

Considering the financial strength of CONTINENTAL AIRLINES, the court condemns it to pay A FINE OF €200,000 AND TWO FINES OF €1000, that is to say €2000, for the two infringements.

The court considers that the four additional sentences recalled above are in this case inopportune, considering the situation of CONTINENTAL AIRLINES.

Moreover, the posting or the publication of a decision that is given wide international publicity is of no use.

THE CIVIL ACTION

- Natural persons and legal entities whose liability may be sought

*** The Company CONTINENTAL AIRLINES:**

Declared guilty of causing manslaughter and unintentional injury, CONTINENTAL AIRLINES must make reparation for the detrimental consequences of these deeds. Its obligation to make reparation also originates in the criminal and civil offences committed by its employees inasmuch as they did not act outside of the functions for which they were employed, without authorisation, or for ends that were extraneous to their remit.

*** The Company EADS-France**

Regarding Henri PERRIER and Jacques HERUBEL, employees of EADS-France, the company's liability cannot rightfully be accepted because of the acquittal decision. However, while this court has pronounced an acquittal, it remains competent for granting reparation, in application of the rules of civil law, for all the damages resulting from the facts that gave rise to the prosecution.

Based on Article 1383 of the Civil Code, there is reason to judge that Henri PERRIER and Jacques HERUBEL deprived the civil parties of a chance to avoid the losses they suffered, inasmuch as, after the incidents of 1993, they had not undertaken a fuller examination of the possible consequences of a fuel leakage resulting from the perforation of the lower surface of a fuel tank after a tyre burst.

EADS-France is therefore civilly liable as the employer.

Joint liability of the two Companies

EADS-France contributed to causing specific damage, resulting from a missed opportunity, and from that alone. It cannot therefore be required to pay compensation in the same proportions as John TAYLOR and CONTINENTAL AIRLINES.

Consequently, EADS-France will be liable, in respect of the civil parties making claims against it, for 30% of the compensation granted.

*** Henri PERRIER et Jacques HERUBEL**

De nombreuses parties civiles ont notamment dirigé leurs demandes en indemnisation à l'encontre de Messieurs PERRIER et HERUBEL, lesquels bénéficient d'une relaxe. Or H.PERRIER et J.HERUBEL n'engagent pas leur responsabilité à l'égard des tiers puisqu'ils ont agi sans excéder les limites de la mission qui leur était impartie par leur employeur.

En conséquence, les demandes dirigées contre eux seront rejetées.

*** Claude FRANTZEN**

Du fait de sa relaxe, les demandes formées contre Claude FRANTZEN ne pourraient s'examiner que sous l'angle civil et sa qualité d'agent de l'Etat rend ce tribunal incompétent pour en connaître.

- L'indemnisation du préjudice moral :

*** des personnes physiques**

Il n'est pas contestable que le crash de l'aéronef Concorde a eu dans tous les médias un important écho. Les proches des personnes disparues, dans les jours qui ont suivi l'accident, ont été assaillies d'images et de commentaires leur faisant revivre les secondes qui ont précédé le drame. Il en a été de même à l'approche du procès et durant celui-ci.

Il sera tenu compte de cet élément non par la création d'un poste de préjudice spécifique mais comme constituant un facteur aggravant du préjudice moral subi.

Ce tribunal a conscience que la réparation financière d'un préjudice d'affection est impuissante à compenser la douleur ressentie par les familles des personnes disparues et par les victimes directes d'un tel accident.

*** des personnes morales**

Dans le respect des dispositions légales, toute personne morale peut demander réparation d'un préjudice moral.

S'agissant de la personne morale AIR FRANCE, ce tribunal juge que la société CONTINENTAL AIRLINES ne rapporte pas la preuve de ce que la Société AIR FRANCE a commis une faute ayant eu un rôle contributif dans la survenance de l'accident, susceptible de réduire son droit à indemnisation. En conséquence, ce tribunal entend réparer le préjudice moral résultant de la perte brutale de l'équipage du Concorde F-BTSC, soit neuf personnes, la mort de cent passagers et de quatre personnes se trouvant dans l'hôtel sur lequel l'avion s'est écrasé ainsi que le préjudice résultant de l'atteinte à l'image et à la réputation.

En revanche, ce tribunal n'a pas fait droit à la demande d'indemnisation du préjudice résultant du dénigrement, estimant d'une part que la projection, lors des débats, d'un film retraçant l'accident tel que certains témoins ont pu le décrire n'est que le libre exercice des droits de la défense et d'autre part que ce tribunal n'est pas saisi, à les supposer établis, des autres faits qui, selon la société AIR FRANCE, seraient à l'origine des préjudices allégués.

*** Henri PERRIER and Jacques HERUBEL**

Many civil parties directed their claims for compensation in particular against Messrs PERRIER and HERUBEL, who have been discharged. In fact H. PERRIER and J. HERUBEL are not liable toward third parties because they acted without exceeding the limits of the mission given to them by their employer.

Consequently, the claims directed against them shall be rejected.

*** Claude FRANTZEN**

By virtue of his discharge, the claims against Claude FRANTZEN may be examined from a civil point of view only and his position as an employee of the State means that this court is not competent to rule in this matter.

- Compensation for non-material damages:

*** to natural persons**

It cannot be denied that the crash of the Concorde aircraft was very widely reported in the media. In the days following accident, the next of kin of those who died were bombarded with images and comments that made them relive the seconds immediately preceding the tragedy. The same is true of the days preceding and during the trial.

This element will be taken into account, not by creating a specific item of damage but by considering it to be an aggravating factor of the non-material damage suffered.

The court realises that financial reparation for emotional injury is powerless to compensate for the suffering incurred by the families of those who died and by the direct victims of such an accident.

*** to legal entities**

Respecting legal provisions, any legal entity may request reparation for non-material damages.

In respect of the legal entity AIR FRANCE, the court judges that CONTINENTAL AIRLINES has not provided proof that AIR FRANCE committed an offence that contributed to the occurrence of the accident, such as would reduce its right to compensation.

Consequently, the court intends to repair the non-material damage resulting from the sudden loss of the crew of Concorde F-BTSC, that is to say nine people, the death of one hundred passengers and of four people who were in the hotel when the aircraft crashed, as well as the damages resulting from the undermining of its image and reputation.

On the other hand, the court has not accepted the application for compensation for the damages resulting from defamation, considering on the one hand that by projecting a film, during the hearing, retracing the accident as some witnesses had described it, the defence was merely exercising its rights, and on the other hand that the other facts, which according to AIR FRANCE had been a cause of the alleged damages, even supposing they were proven, were not before the court.

LE DISPOSITIF

PAR CES MOTIFS :

Le tribunal statuant publiquement, en premier ressort, en matière correctionnelle et :

par jugement contradictoire

- à l'encontre de John TAYLOR, Stanley FORD, la société CONTINENTAL AIRLINES INC, Henri PERRIER, Jacques HERUBEL, Claude FRANTZEN, prévenus;
- à l'encontre de la société CONTINENTAL AIRLINES INC, en sa qualité de civilement responsable de John TAYLOR et de Stanley FORD, de la société EADS-France en sa qualité de civilement responsable de Henri PERRIER et de Jacques HERUBEL.

- Sur l'action publique

REJETTE l'ensemble des incidents soulevés.

RENVOIE DES FINS DE LA POURSUITE Henri PERRIER
RENVOIE DES FINS DE LA POURSUITE Jacques HERUBEL
RENVOIE DES FINS DE LA POURSUITE Claude FRANTZEN
RENVOIE DES FINS DE LA POURSUITE Stanley FORD

DÉCLARE John TAYLOR COUPABLE pour les faits qualifiés de :

HOMICIDES INVOLONTAIRES,
BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITÉ SUPÉRIEURE A 3 MOIS, BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITÉ INFÉRIEURE OU EGALE A 3 MOIS, faits commis à Gonesse, le 25 juillet 2000.

CONDAMNE John TAYLOR pour HOMICIDES INVOLONTAIRE, et BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITÉ SUPÉRIEURE A 3 MOIS à une peine de 15 MOIS D'EMPRISONNEMENT AVEC SURSIS.

CONDAMNE John TAYLOR pour BLESSURES INVOLONTAIRES AVEC INCAPACITÉ INFÉRIEURE OU EGALE A 3 MOIS à deux amendes contraventionnelles de MILLE EUROS (1000 euros), soit DEUX MILLES EUROS (2000 euros).

DÉCLARE la société CONTINENTAL AIRLINES Inc COUPABLE pour les faits qualifiés de:

HOMICIDES INVOLONTAIRES PAR PERSONNE MORALE,
BLESSURES INVOLONTAIRES PAR PERSONNE MORALE SUIVIES D'UNE INCAPACITÉ DE PLUS DE 3 MOIS,
BLESSURES INVOLONTAIRES PAR PERSONNE MORALE SUIVIES D'UNE INCAPACITÉ N'EXCÉDANT PAS 3 MOIS, faits commis à Gonesse, le 25 juillet 2000.

CONDAMNE la société CONTINENTAL AIRLINES Inc pour HOMICIDES INVOLONTAIRES PAR PERSONNE MORALE et BLESSURES INVOLONTAIRES PAR PERSONNE MORALE SUIVIES D'UNE INCAPACITÉ DE PLUS DE 3 MOIS à une amende délictuelle de DEUX CENT MILLE EUROS (200.000 euros).

THE PRONOUNCEMENT

ON THESE GROUNDS:

The court, ruling publicly in first instance, on the criminal offences and by judgement after trial

- against John TAYLOR, Stanley FORD, CONTINENTAL AIRLINES INC, Henri PERRIER, Jacques HERUBEL, Claude FRANTZEN, defendants;
- against CONTINENTAL AIRLINES INC, being civilly responsible for John TAYLOR and Stanley FORD, EADS-France being civilly responsible for Henri PERRIER and Jacques HERUBEL.

- For the public proceedings

REJECTS all the incidents raised.

RELEASES Henri PERRIER FROM THE CHARGES HELD AGAINST HIM
RELEASES Jacques HERUBEL FROM THE CHARGES HELD AGAINST HIM
RELEASES Claude FRANTZEN FROM THE CHARGES HELD AGAINST HIM
RELEASES Stanley FORD FROM THE CHARGES HELD AGAINST HIM

DECLARES John TAYLOR GUILTY of the facts defined as:

MANSLAUGHTER,
UNINTENTIONAL INJURIES WITH INCAPACITY TO WORK GREATER THAN 3 MONTHS, UNINTENTIONAL INJURIES WITH INCAPACITY FOR WORK LESS THAN OR EQUAL TO 3 MONTHS, deeds committed in Gonesse on 25 July 2000.

CONDEMNS John TAYLOR for MANSLAUGHTER and UNINTENTIONAL INJURIES WITH INCAPACITY TO WORK GREATER THAN 3 MONTHS to a 15 MONTHS SUSPENDED PRISON SENTENCE.

CONDEMNS John TAYLOR for UNINTENTIONAL INJURIES WITH AN INCAPACITY TO WORK LESS THAN OR EQUAL TO 3 MONTHS to two infringement fines of ONE THOUSAND EURO (€1000), that is TWO THOUSAND EURO (€2000).

DECLARES the company CONTINENTAL AIRLINES INC GUILTY of the facts defined as:

MANSLAUGHTER BY A LEGAL ENTITY,
UNINTENTIONAL INJURIES BY A LEGAL ENTITY FOLLOWED BY AN INCAPACITY TO WORK OF MORE THAN 3 MONTHS,
UNINTENTIONAL INJURIES BY A LEGAL ENTITY FOLLOWED BY AN INCAPACITY TO WORK NOT EXCEEDING 3 MONTHS, deeds committed in Gonesse on 25 JULY 2000.

CONDEMNS the company CONTINENTAL AIRLINES Inc for MANSLAUGHTER BY A LEGAL ENTITY and UNINTENTIONAL INJURIES BY A LEGAL ENTITY FOLLOWED BY AN INCAPACITY TO WORK GREATER THAN 3 MONTHS to a tort fine of TWO HUNDRED THOUSAND EURO (€200,000).

CONDAMNE la société CONTINENTAL AIRLINES Inc pour BLESSURES INVOLONTAIRES PAR PERSONNE MORALE SUIVIES D'UNE INCAPACITÉ N'EXCÉDANT PAS 3 MOIS à deux amendes contraventionnelles de MILLE EUROS (1000 euros), soit DEUX MILLES EUROS (2000 euros).

ORDONNE LA CONFISCATION DE L'ENSEMBLE DES SCELLÉS.

- Sur l'action civile

DÉCLARE la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc et John TAYLOR tenus solidairement de réparer les conséquences dommageables de l'accident survenu le 25 juillet 2000 à Gonesse.
DIT que la Société EADS-France est tenue, en sa qualité de civilement responsable de Messieurs Henri PERRIER et Jacques HERUBEL, d'indemniser les préjudices consécutifs à la perte d'une chance dans les conditions et proportions précisées ci dessous.
SE DÉCLARE INCOMPÉTENT pour connaître des demandes civiles dirigées contre Claude FRANTZEN.

CONDAMNE SOLIDAIREMENT John TAYLOR et la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc à payer à :

- **Patrick TESSE** : - 8726,53 Euros déduction faite des provisions déjà allouées
- 6000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Franck TILLAY** : - 1500 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Corinne ROGUES épouse CARPENTIER** :
- 12 475,50 Euros déduction faite des provisions déjà allouées
- 5000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Lucyna BEATA épouse DURIEZ** :
- 21 951 Euros déduction faite des provisions déjà allouées
- 5000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Tassadit IKHLEF épouse RACHID**
- 40 000 Euros à titre de dommages et intérêts
- 2000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Hafite RACHID** : - 20 000 Euros à titre de dommages et intérêts
- 2000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Kamel RACHID** : - 20 000 Euros à titre de dommages et intérêts
- 2000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Marta SYPKO épouse SHAH** :
- 20 000 Euros à titre de dommages et intérêts
- 2000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.
- **Adam LIPINSKI** : - 20 000 Euros à titre de dommages et intérêts
- 2000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

CONDEMNNS the company CONTINENTAL AIRLINES Inc for UNINTENTIONAL INJURIES BY A LEGAL ENTITY FOLLOWED BY AN INCAPACITY TO WORK NOT EXCEEDING 3 MONTHS to two infringement fines of ONE THOUSAND EURO (€1000), that is a total of TWO THOUSAND EURO (€2000).

ORDERS THE CONFISCATION OF ALL THE EXHIBITS.

- For the civil proceedings

DECLARES CONTINENTAL AIRLINES Inc and John TAYLOR to be jointly responsible for repairing the harmful consequences of the accident that took place on 25 July 2000 in Gonesse.

STATES that the Company EADS-France, being civilly responsible for Messrs Henri PERRIER and Jacques HERUBEL, is under obligation to compensate for the damages resulting from the loss of an opportunity in the conditions and proportions specified above.

DECLARES ITSELF INCOMPETENT to hear the civil claims directed against Claude FRANTZEN.

CONDEMNNS JOINTLY John TAYLOR and CONTINENTAL AIRLINES Inc. to pay to:

- **Patrick TESSE:** - €8726.53 with deduction of the provisions already allocated
- €6000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Franck TILLAY:** - €1500 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Corinne CARPENTIER nee ROGUES:**
- €12,475.50 with deduction of the provisions already allocated
- €5000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Lucyna DURIEZ nee BEATA:**
- €21,951 with deduction of the provisions already allocated
- €5000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Tassadit RACHID nee IKHLEF:**
- €40,000 in damages and interest
- €2000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Hafite RACHID:** - €20,000 euro in damages and interest
- €2000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Kamel RACHID:** - €20,000 in damages and interest
- €2000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Marta SHAH nee SYPKO:**
- €20,000 in damages and interest
- €2000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.
- **Adam LIPINSKI:** - €20,000 in damages and interest
- €2000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

- Jadwiga POCHLOD :

- 6000 Euros à titre de dommages et intérêts
- 2000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

- Sabrina MANOU : - 18 000 Euros à titre de dommages et intérêts

- 10 000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

CONDAMNE la Société EADS-France, en sa qualité de civilement responsable de Messieurs Henri PERRIER et Jacques HERUBEL, conjointement avec John TAYLOR et la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc au paiement des sommes précédemment allouées à hauteur de 30 % .

Rappelle que Société EADS-France, en sa qualité de civilement responsable de Messieurs Henri PERRIER et Jacques HERUBEL, n'est pas tenue au paiement des sommes allouées en remboursement des frais irrépétibles.

DÉCLARE IRRECEVABLES les constitutions de partie civile du CHSCT-PNC, du CHSCT-PNT et de la CPAM de Paris.

REÇOIT la Société AIR FRANCE, la FENVAC, les syndicats ALTER, SPAF, SNPL et SNOMAC et la CPAM des Alpes Maritimes en leur constitution de partie civile.

CONSTATE que les syndicats SNPL et SNOMAC n'ont formé aucune demande.

DÉCLARE IRRECEVABLE la fin de non recevoir opposée par la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc à la Société AIR FRANCE.

CONDAMNE la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc à payer à la Société AIR FRANCE:

- la somme de 500 000 Euros en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 500 000 Euros en réparation du préjudice né de l'atteinte à l'image,
- la somme de 80 000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

DÉCLARE IRRECEVABLE la demande formée par la Société AIR FRANCE en indemnisation du préjudice de dénigrement.

CONDAMNE SOLIDAIREMENT la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc et John TAYLOR à payer à la FENVAC :

- la somme de 8 000 Euros à titre de dommages et intérêts,
- la somme de 40 000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

CONDAMNE la Société EADS-France, en sa qualité de civilement responsable, de Messieurs Henri PERRIER et Jacques HERUBEL, conjointement avec John TAYLOR et la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc au paiement des sommes allouées à la FENVAC - à l'exclusion de celles accordées en remboursement des frais irrépétibles - à hauteur de 30 %.

CONDAMNE SOLIDAIREMENT la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc et John TAYLOR à payer au Syndicat ALTER :

- la somme d'un Euro à titre de dommages et intérêts
- 2 000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

- **Jadwiga POCHLOD:**

- €6000 in damages and interest
- €2000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

- **Sabrina MANOU:**

- €18,000 in damages and interest
- €10,000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

CONDEMNNS EADS-France, being civilly responsible for Messrs Henri PERRIER and Jacques HERUBEL, jointly with John TAYLOR and CONTINENTAL AIRLINES Inc. to pay 30% of the sums previously allocated.

Recalls that EADS-France, being civilly responsible for Messrs Henri PERRIER and Jacques HERUBEL, is not obliged to pay the sums allocated for reimbursing non-recoverable costs.

DECLARES INADMISSIBLE the application by CHSCT-PNC, CHSCT-PNT and CPAM Paris to join the proceedings as civil parties.

ACCEPTS the application by AIR FRANCE, FENVAC, the trade unions ALTER, SPAF, SNPL and SNOMAC and the CPAM des Alpes Maritimes to join the proceedings as civil parties.

NOTES that the trade unions SNPL and SNOMAC have not made any demand.

DECLARES INADMISSIBLE the objection made by CONTINENTAL AIRLINES Inc rebuffing AIR FRANCE.

CONDEMNNS CONTINENTAL AIRLINES Inc. to pay to AIR FRANCE:

- the sum of €500,000 as reparation for non-material damages,
- the sum of €500,000 as reparation for the harm incurred by the damage to its image,
- the sum of €80,000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

DECLARES INADMISSIBLE the application made by AIR FRANCE for compensation for the damage of defamation.

CONDEMNNS JOINTLY CONTINENTAL AIRLINES Inc. and John TAYLOR to pay to FENVAC:

- the sum of €8,000 in damages and interest,
- the sum of €40,000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

CONDEMNNS EADS-France, being civilly responsible for Messrs Henri PERRIER and Jacques HERUBEL, jointly with John TAYLOR and CONTINENTAL AIRLINES Inc. to pay 30% of the sums allocated to FENVAC – excluding the sums granted for the repayment of non-recoverable costs.

CONDEMNNS JOINTLY John TAYLOR and CONTINENTAL AIRLINES Inc. to pay to the trade union ALTER:

- the sum of €1 in damages and interest,
- €2,000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

CONDAMNE SOLIDAIEMENT la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc et John TAYLOR à payer au Syndicat des Pilotes d'Air France (SPAF) :

- la somme d'un Euro à titre de dommages et intérêts
- 2000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

CONDAMNE SOLIDAIEMENT la Société CONTINENTAL AIRLINES Inc et John TAYLOR à payer à la Caisse Primaire d'Assurance Maladie des Alpes Maritimes :

- la somme de 613416,23 Euros au titre de remboursement des prestations versées.
- 1000 Euros en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

DÉBOUTE les parties civiles de leurs autres demandes.

DÉCLARE le présent jugement commun aux Caisses Primaires d'Assurance Maladie de Seine et Marne, du Val d'Oise, de la Charente Maritime, des Hauts de Seine et à la Société Mutualiste des Etudiants de la Région Parisienne (S.M.E.R.E.P).

DIT que les sommes allouées produiront intérêts au taux légal à compter du jour du jugement.

ORDONNE L'EXÉCUTION PROVISOIRE du présent jugement du chef de ses dispositions civiles emportant condamnation à paiement.

CE RÉSUMÉ N'EST COMMUNIQUÉ QU'À TITRE D'INFORMATION ET N'A PAR CONSÉQUENT AUCUNE VALEUR JURIDIQUE

CONDEMNNS JOINTLY CONTINENTAL AIRLINES Inc. and John TAYLOR to pay to the Air France Pilots Union (Syndicat des Pilotes d'Air France – SPAF):

- the sum of €1 in damages and interest,
- €2000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

CONDEMNNS JOINTLY CONTINENTAL AIRLINES Inc. and John TAYLOR to pay to Caisse Primaire d'Assurance Maladie des Alpes Maritimes:

- the sum of €613,416.23 as reimbursement of the benefits paid.
- €1000 in application of article 475-1 of the Criminal Procedure Code.

DISMISSES all other demands made by the civil parties.

DECLARES this judgement to be common to the Caisses Primaires d'Assurance Maladie of: Seine et Marne, Val d'Oise, Charente Maritime, Hauts de Seine; and the Société Mutualiste des Etudiants de la Région Parisienne (S.M.E.R.E.P).

STATES that the sums allocated shall produce interest at the legal rate as from the date of the judgement.

ORDERS THE PROVISIONAL EXECUTION of this judgement for its civil provisions with condemnation to pay.

THIS SUMMARY IS ONLY COMMUNICATED FOR INFORMATION PURPOSES AND CONSEQUENTLY HAS NO LEGAL VALUE

