

BGer 6S.442/2005 vom 5. April 2006

Bundesgericht, 2006-04-05, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6S.442_2005

FR: TF 6S.442/2005 du 5 avril 2006

IT: TF 6S.442/2005 del 5 aprile 2006

Erwägungen

E. 1

Le recourant conteste sa condamnation pour homicide par négligence (art. 117 CP). Il nie avoir violé fautivement un devoir de diligence et met en cause l'existence d'un lien de causalité entre une éventuelle négligence et l'accident survenu.

E. 1.1

Aux termes de l' art. 117 CP , celui qui, par négligence, aura causé la mort d'une personne sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

L'homicide par négligence constitue une infraction de résultat, qui suppose en général une action. On admet cependant qu'une infraction de résultat peut également être réalisée lorsque l'auteur n'empêche pas le résultat dommageable de se produire, alors qu'il aurait pu le faire et qu'il avait l'obligation juridique d'agir pour prévenir la lésion de l'intérêt protégé (délit d'omission improprement dit). Un délit d'omission improprement dit est réalisé lorsque la survenance du résultat que l'auteur s'est abstenu d'empêcher constitue une infraction, que ce dernier aurait effectivement pu éviter le résultat par son action et qu'en raison de sa situation juridique particulière, il y était à ce point obligé que son omission apparaît comparable au fait de provoquer le résultat par un comportement actif (ATF 117 IV 130 consid. 2a p. 132 s.).

Une omission ne peut dès lors être reprochée à l'auteur que si ce dernier avait un devoir juridique d'agir découlant d'une position de garant (cf. ATF 129 IV 119 consid. 2.2 p. 121 s.; 122 IV 17 consid. 2b/aa p. 20, 61 consid. 2a/aa p. 63, 145 consid. 2 p. 146). Celle-ci peut notamment découler de la loi ou d'un contrat, voire d'une situation de fait, mais aussi du principe de l'intervention, selon lequel celui qui crée une situation dangereuse pour autrui doit prendre toutes les mesures de protection commandées par les circonstances pour éviter la survenance d'un dommage (ATF 127 IV 27 consid. 2b p. 32; 120 IV 98 consid. 2c p. 106; 106 IV 278).

E. 1.1.1

La Cour cantonale a fait grief au recourant de ne pas avoir convenu préalablement avec le second pilote d'un temps de séparation entre le décollage de chaque aéronef, de ne pas avoir concerté son collègue sur l'objet des annonces et le moment où elles devaient intervenir et en décollant immédiatement après le second appareil. Ce sont donc principalement des omissions qui lui sont reprochées, à l'exception du fait d'avoir décollé trop rapidement, qui constitue un comportement actif.

E. 1.1.2

Avec raison, le recourant ne conteste toutefois pas sa position de garant. En effet, la loi oblige tout commandant à prendre, dans les limites des prescriptions légales, des

instructions données par l'exploitant de l'aéronef et des règles reconnues de la navigation aérienne, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts des passagers qu'il transporte (cf. art. 6 al. 1 de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef; RS 748.225.1). En vertu de cette disposition, le recourant était ainsi garant de la sécurité de ses passagers.

De plus, la société G._____ s'était engagée contractuellement à réaliser un baptême de l'air pour 150 personnes. Partant, le recourant, à l'instar des employés de la société ayant participé à cette mission, avait l'obligation de veiller à la sécurité de tous ces touristes.

E. 1.2

Le comportement de l'auteur n'est illicite que s'il a violé un devoir de diligence lui incombant. Pour déterminer concrètement les devoirs découlant de l'obligation de diligence, le juge peut se référer à des dispositions légales ou réglementaires régissant l'activité en cause, à des règles émanant d'associations privées ou semi-publiques reconnues ou encore se fonder sur les principes généraux de prudence (ATF 126 IV 13 consid. 7a/bb p. 16; 122 IV 17 consid. 2b/aa p. 20). Un comportement viole le devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui et qu'il a simultanément dépassé les limites du risque admissible (ATF 127 IV 34 consid. 2a p. 38; 126 IV 13 consid. 7a/bb p. 16 s.). C'est donc en fonction de la situation personnelle de l'auteur que l'on doit apprécier son devoir de diligence. Peu importe toutefois que l'auteur ait pu ou dû prévoir que les choses se passeraient exactement comme elles ont eu lieu (ATF 115 IV 199 consid. 5c p. 207).

E. 1.2.1

L'art. 6 de l'ordonnance concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA; RS 748.121.11) impose à tout pilote de ne pas conduire son aéronef de façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers. Le commandant est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions légales, aux prescriptions contenues dans les publications d'information aéronautique, aux règles reconnues de la navigation aérienne et aux instructions de l'exploitant (art. 7 de l'ordonnance sur les droits et les devoirs du commandant d'aéronef; RS 748.225.1). Un aéronef ne doit pas être piloté si près d'un autre qu'il puisse en résulter un risque d'abordage (art. 14 al. 1 ORA). En matière de vol à vue (cf. art. 38 ss ORA), la règle principale est voir et être vu.

Lors d'un vol à vue, le pilote n'a recours, pour éviter les obstacles aériens, qu'à son attention visuelle et aux indications qu'il transmet ou reçoit par radio. Le risque d'abordage lors de tels vols à plusieurs hélicoptères dans un même périmètre n'est donc pas négligeable. Le danger est particulièrement important lors du décollage et de l'atterrissage, qui constituent des manoeuvres difficiles qui accaparent une partie de l'attention des pilotes.

Conformément aux règles de prudence, il incombe dès lors aux commandants d'aéronef de prendre toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité et minimiser les risques lors de ces opérations.

E. 1.2.1.1

La prudence la plus élémentaire imposait tout d'abord aux pilotes de convenir entre eux d'une procédure de vol et d'atterrissage et, plus particulièrement, de s'entendre sur les points d'annonce. En ce qui concerne ce dernier élément, il ressort des constatations cantonales

que les deux pilotes n'avaient pas les mêmes habitudes en la matière et que leurs annonces étaient dans tous les cas insuffisantes. En effet, le recourant s'est directement annoncé en final - sans préalablement s'annoncer en approche -, lorsqu'il se trouvait à moins de 30 secondes du terrain de football, alors que le second pilote s'est en premier signalé en approche. Ce dernier terme, vague et insuffisant pour ce genre d'opérations, ne permettait pas de situer la position exacte de l'Alouette III. A l'inverse, le fait de s'annoncer en final seulement à quelques secondes de l'arrivée restreignait considérablement les possibilités de réaction pour le cas où l'Alouette III se trouvait dans la zone du terrain de football. Ainsi, les commandants auraient dû annoncer leur arrivée à un stade prédéfini, par exemple avant d'effectuer le virage destiné à se positionner pour l'atterrissage, s'assurer qu'un des pilotes avait l'autre en vue dans le cas où il se trouvait à proximité, puis seulement entamer l'atterrissage en s'annonçant en final. Dans ce sens, le témoin F. _____, pilote professionnel, a expliqué que, lors de leur formation, les pilotes apprennent qu'il convient, alors que la place d'atterrissage est encore éloignée et que l'on se trouve en vol opposé à la finale, de décrire la procédure d'approche. Il ressort également de l'expertise de la CFAA que les pilotes auraient dû s'accorder par des consignes de vol claires et notamment s'entendre sur les circuits, les points d'annonce et les dangers. L'expertise du BEAA fait également état de consignes de vol lacunaires.

E. 1.2.1.2

La prudence commandait ensuite aux pilotes de s'entendre sur la séparation entre les appareils et de décoller et atterrir en alternance, cette mesure étant propre à prévenir les risques d'abordage. Or, selon les constatations cantonales, le Jet Ranger a décollé 10 à 15 secondes après le premier hélicoptère. Il est vrai, comme le soutient le recourant, que les deux machines n'avaient pas la même puissance et n'empruntaient pas le même itinéraire et qu'il était donc théoriquement possible qu'une des machines puisse rattraper l'autre. Il reste que la durée des voltes était déterminée et qu'en observant un temps d'attente d'une à deux minutes entre chaque décollage ou en alternant le décollage et l'atterrissage des deux appareils, il était pratiquement exclu que les deux machines se présentassent en même temps à l'atterrissage et il aurait ainsi été possible de garder le contact visuel, le pilote en phase d'approche s'assurant d'avoir l'autre hélicoptère en vue avant d'entamer son atterrissage. Dans ce sens, les expertises ont relevé que les pilotes avaient insuffisamment pris en considération la séparation entre les hélicoptères. De même, le témoin F. _____ a observé qu'une séparation entre les engins constituait une mesure élémentaire de prudence et que les pilotes devaient toujours savoir où se trouvait leur vis-à-vis.

E. 1.2.2

En définitive, le recourant a violé ses devoirs de prudence en ne se concertant pas avec son collègue sur la procédure d'atterrissage, et plus particulièrement sur les points d'annonce, et en ne respectant pas un temps de séparation suffisant entre les deux engins.

E. 1.3

Il y a violation fautive d'un devoir de prudence lorsque l'on peut reprocher à l'auteur, compte tenu de ses circonstances personnelles, de n'avoir pas déployé l'attention et les efforts qu'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir de prudence, autrement dit d'avoir fait preuve d'un manque d'effort blâmable (ATF 122 IV 17 consid. 2b p. 19; 121 IV 207 consid. 2a p. 211).

Le recourant est titulaire d'une licence de pilote professionnel pour hélicoptères, établie le 27 mai 1992, et valable jusqu'au 19 mai 2001. A l'époque des faits, il totalisait à son actif 2273 heures de vol dont 850 heures sur des Jet Ranger, travaillait pour la société G. _____ depuis 1994 et avait déjà réalisé des vols passagers à plusieurs hélicoptères. Il est décrit par son supérieur comme un pilote très consciencieux et calme, soit comme un bon pilote. Il exerce également la fonction de pilote d'épandage, qui est une activité pointue et plus complexe que le transport de passagers. Compte tenu de son expérience et du fait que les précédentes rotations faites avec B. _____ s'étaient effectuées en alternance, de manière à n'avoir chaque fois qu'un seul hélicoptère sur le stade, le recourant pouvait se rendre compte de l'utilité de mettre au point une procédure d'atterrissage et d'espacer correctement les vols afin de pouvoir atterrir en alternance, ce qui était au demeurant tout à fait possible, chaque volte durant quatre minutes. Ses manquements doivent dès lors être qualifiés de fautifs.

E. 1.4

Pour qu'il y ait homicide par négligence, il faut encore un rapport de causalité entre la violation fautive des devoirs de prudence et le décès.

Dans le cas d'un délit d'omission improprement dit, la question de la causalité ne se présente pas de la même manière que si l'infraction de résultat était réalisée par commission. Il faut plutôt procéder par hypothèse et se demander si l'accomplissement de l'action omise aurait, avec une vraisemblance confinante à la certitude ou, du moins, avec une haute vraisemblance, évité la survenance du résultat (ATF 118 IV 130 consid. 6a p. 141; 116 IV 182 consid. 4 p. 185). L'examen de la causalité adéquate consiste à se demander si l'acte qui a été omis aurait évité le résultat selon un enchaînement normal et prévisible des événements (ATF 117 IV 130 consid. 2a p. 133 s.).

Selon la jurisprudence, il faut, pour l'analyse des conséquences de l'acte supposé, appliquer les concepts généraux des causalités naturelle et adéquate (ATF 117 IV 130 consid. 2a p. 133). L'existence d'un rapport de causalité naturelle constitue une question de fait soustraite au contrôle de l'autorité de céans. En revanche, la méconnaissance du concept même de la causalité naturelle ainsi que l'existence d'un rapport de causalité adéquate constituent des questions de droit que la Cour de cassation peut revoir librement (ATF 117 IV 130 consid. 2a p. 133 s.). Dans le cas d'un délit d'omission improprement dit, il est souvent difficile de distinguer la causalité naturelle de l'adéquate, puisque, dans les deux cas, il faut procéder par hypothèse et émettre un jugement de valeur (cf. ATF 115 II 440 consid. 5a p. 447 ss). Les notions de causalité, et par conséquent les questions de fait et de droit se chevauchent ainsi étroitement (cf. ATF 118 IV 130 consid. 6a p. 141; 116 IV 306 consid. 2a p. 310; 81 IV 85 consid. 6 p. 90).

E. 1.4.1

La Cour cantonale a nié l'existence d'un lien de causalité entre l'absence de concertation des pilotes et l'accident. Elle a estimé que le fait que les deux pilotes n'avaient pas convenu d'un point d'annonce ne paraissait pas être à l'origine de l'accident et que l'absence de concertation avant et pendant le vol ne constituait pas la cause immédiate de l'accident. Elle a relevé que les appareils étaient vraisemblablement, au vu des annonces respectives faites par les pilotes, suffisamment espacés pour atterrir l'un après l'autre, sans que l'un des pilotes ait dû stopper son hélicoptère, et que A. _____ ne pouvait pas prévoir que D. _____ adopterait une conduite insolite à l'approche de la phase d'atterrissage.

Cette motivation est critiquable. D'une part, elle méconnaît le concept même de la causalité tant naturelle qu'adéquate. En effet, s'agissant de cette notion, il suffit de se demander si l'accomplissement de l'acte omis par le recourant aurait évité la survenance de l'accident. Il n'est toutefois pas nécessaire qu'il s'agisse de la cause unique ou immédiate du résultat (cf. ATF 125 IV 195 consid. 2b p. 197; 116 IV 306 consid. a p.310); plusieurs causes peuvent concourir à produire le résultat; il peut y avoir un enchaînement d'événements et l'acte ou l'omission reproché à l'auteur peut également être très antérieur à la survenance du résultat (B. Corboz, Les infractions en droit suisse, vol. I, ad art. 117 CP n° 36). D'autre part, elle perd de vue que la faute de la victime n'interrompt le lien de causalité adéquate que si elle constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire que l'on ne pouvait s'y attendre. De plus, l'imprévisibilité d'un acte concurrent ne suffit pas en soi à interrompre le rapport de causalité adéquate. Encore faut-il que cet acte ait une importance telle qu'il s'impose comme la cause la plus probable et la plus immédiate de l'événement considéré, reléguant à l'arrière-plan tous les autres facteurs qui ont contribué à l'amener et notamment le comportement de l'auteur (ATF 127 IV 62 consid. 2d p. 65; 126 IV 13 consid. 7a/bb p. 17; 122 IV 17 consid. 2c/bb p. 23; 121 IV 207 consid. 2a p. 213).

E. 1.4.2

La Cour cantonale a, en revanche, admis l'existence d'un lien de causalité entre le décollage immédiat du recourant après le premier appareil et l'accident. Cette appréciation est conforme au droit fédéral.

E. 1.4.2.1

En effet, si les pilotes s'étaient entendus sur un temps de séparation raisonnable entre les engins, l'abordage aurait été évité de manière hautement vraisemblable, ce qui est confirmé par les expertises (cf. supra consid. B). Le recourant ne pouvait l'ignorer, un tel résultat étant prévisible au regard notamment de l'espace aérien restreint dans lequel évoluaient les hélicoptères, de la durée des rotations effectuées et de la configuration des lieux. Par ailleurs, le recourant était arrivé sur place avant D. _____ et avait effectué des voltes en alternance avec B. _____, ce qui en principe aurait dû lui permettre d'analyser les dangers de l'opération. De plus, l'Alouette III ayant décollé en première position et étant un engin plus puissant et rapide que le Jet Ranger, le recourant devait imaginer que son collègue risquait de se présenter à l'atterrissage avant ou en même temps que lui. Au regard de ces éléments, la violation fautive de ce devoir de prudence par le recourant était propre, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, à provoquer l'accident tel qu'il est survenu.

E. 1.4.2.2

Au vu des difficultés de la mission et en qualité de responsable de l'exécution sûre et réglementaire des vols, C. _____ aurait dû désigner un pilote responsable sur place de la coordination des vols ou prévoir un assistant au sol chargé de la surveillance aérienne et en contact radio avec les pilotes, ce qu'il n'a pas fait (cf. arrêt 6S.448/2005 du Tribunal fédéral). D. _____, aux commandes de l'Alouette III, a effectué une dernière manoeuvre en S, croisant à deux reprises la trajectoire de l'autre hélicoptère, pour casser sa vitesse et réduire son altitude. De plus, après avoir entendu l'annonce de son collègue, il aurait dû immédiatement s'enquérir de la position de ce dernier et attendre tant qu'il n'avait pas localisé celle-ci. Selon un principe général de l'aviation, la machine la plus puissante doit céder la priorité à la machine la moins puissante, soit en l'occurrence le Jet Ranger piloté

par le recourant.

Ces fautes, reprochées à C._____ et D._____, ne sont pas à ce point extraordinaires ou imprévisibles qu'elles pourraient reléguer à l'arrière plan celle qu'a commise le recourant en décollant immédiatement après le premier appareil. Il n'y a donc pas d'interruption du lien de causalité entre le comportement du recourant et l'accident.

E. 2

Sur le vu de ce qui précède, la condamnation du recourant pour homicide par négligence ne viole pas le droit fédéral. Le recourant, qui succombe, supportera les frais (art. 278 al. 1 PPF).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.