



# FICHE PRATIQUE

## LA RESPONSABILITÉ PÉNALE DES FI ET FE

La responsabilité pénale :

- ✓ Fait partie, avec la responsabilité civile, de la responsabilité juridique et s'applique à l'instructeur quel que soit son statut (Salarié, bénévole ou indépendant).
- ✓ Ne pas oublier que les personnes morales (Dès leur publication au JO des associations) comme les personnes physiques (Comme tout sujet de droit) sont responsables de leurs faits.
- ✓ Dans ce cas, on n'est plus dans la relation privée entre l'auteur du dommage et la victime car le comportement de la personne responsable concerne l'ensemble de la société et pas seulement la victime. C'est donc à la société, représenté par le procureur de la république, qui doit rendre des comptes. Elle peut s'exposer à diverses sanctions pénales (amende, interdiction d'exercer certaines activités, emprisonnement etc.) selon la gravité de l'infraction.

Le droit pénal,

- ✓ C'est l'article 121-1 du Code Pénal qui dispose que « *Nul n'est responsable pénalement que de son propre fait* »,
- ✓ Consiste à appliquer une sanction (Atteinte à l'ordre public et aux bonnes mœurs) lorsqu'il y a violation d'une loi ou d'un règlement et que celle-ci constitue une infraction (contravention, délit et crime),
- ✓ L'infraction peut être commise de façon intentionnelle ou pas,
- ✓ Comme il s'agit d'une responsabilité personnelle, on ne s'assure pas contre les conséquences de la responsabilité pénale.

Les cas de responsabilité pénale principaux concernant l'aéronautique sont l'homicide involontaire et les blessures involontaires, résultant d'un accident aérien. (A noter qu'il peut y avoir aussi le cas de mise en danger d'autrui, plus rare et difficile à caractériser, ainsi que des infractions spécifiques au pilotage qui constituent des contraventions et même des délits, mais ne suscitent guère d'interrogations.)

Cette responsabilité pénale peut être retenue selon que l'infraction soit intentionnelle ou non intentionnelle.

Lorsque l'infraction est intentionnelle, il faudra démontrer un dommage, une faute, un lien de causalité et surtout, l'intention de commettre ladite faute.

Concernant l'infraction non intentionnelle (art 121-3 Code pénal), trois conditions cumulatives devront également être réunies : un dommage, une faute et enfin un lien de causalité entre cette faute et le dommage.

- Le dommage concerne les atteintes corporelles subies par la victime, ou son décès qui cause un préjudice économique et un préjudice d'affection à ses proches,
  - La faute : elle est définie essentiellement par les articles 221-6 et 221-9 du code pénal. Ces textes visent : la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement,
  - Le lien de causalité : l'article 121-3 du code pénal introduit une distinction à savoir :
    - ✓ Soit le lien de causalité est direct ; une maladresse, imprudence, inattention, négligence quelconque, ou un manquement quelconque à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement suffit pour engager la responsabilité de son auteur,
    - ✓ Soit le lien de causalité est indirect ; ce cas, si l'auteur de la faute n'a pas directement causé le dommage mais a simplement créé ou contribué à créer la situation, sa responsabilité ne sera engagée que s'il est établi qu'il a :
      - 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'il ne pouvait ignorer.
- On voit donc qu'en cas de causalité indirecte, la faute générale de maladresse, imprudence, inattention, négligence ne suffit pas. Le simple manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement non plus.

Si l'on applique ces conditions générales au cas de l'accident d'avion :

→ Les dispositions de l'article 121-3 peuvent conduire à une distinction majeure :

- Ou bien la personne dont on recherche la responsabilité (FI ou FE) est commandant de bord au moment de l'accident,
- Ou bien à ce même moment elle se trouve au sol.



# FICHE PRATIQUE

## LA RESPONSABILITÉ PÉNALE DES FI ET FE

### ✓ Si la personne est commandant de bord :

→ On est dans le cas de causalité directe. Il suffit donc dans ce cas de prouver une simple maladresse, imprudence, négligence, ou la simple inobservation d'une règle de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement.

Nota : Ne pas perdre de vue que les conditions de la responsabilité pénale sont cumulatives.

### Voici deux exemples concrets dans le cadre de l'instruction :

Le moteur s'arrête en vol suite à la rupture imprévisible d'une pièce essentielle impliquant un atterrissage en campagne ayant pour conséquences plusieurs personnes blessées. L'enquête ne révèle pas de maladresse, ni d'inattention de la part du commandant de bord mais on constate qu'il n'avait pas consulté la météo avant le vol.

→ Il y a bien dans ce cas manquement à une obligation de prudence imposée par le règlement (Le règlement SERA),

→ Pourtant, la responsabilité du commandant de bord n'est pas engagée en l'absence de lien de causalité entre cette faute et l'accident.

Le moteur s'arrête en vol faute d'essence. Lors de l'atterrissage en campagne, l'avion s'enflamme et l'incendie se communique à une maison voisine. Il y a des blessés et nécessairement un manquement aux règles de l'air (PART NCO), donc une faute du commandant de bord.

→ Cette faute est en lien direct avec le dommage causé,

→ Dans cet accident la responsabilité pénale peut être engagée au titre de l'imprudence ou de la négligence de l'instructeur car le dommage est une atteinte à la personne,

→ Il y a aussi un dommage matériel, la responsabilité civile est aussi engagée,

→ Mais attention car dans ce cas de responsabilité civile engagée mais il peut y avoir aussi déchéance de l'assurance eu égard au fait que le commandant de bord a eu un manquement aux règles de l'air puisqu'il s'est retrouvé à court de carburant.

### ✓ Si la personne n'est pas à bord :

On peut imaginer le cas de l'instructeur qui lâche un élève ou celui de l'examineur qui valide une formation ; il s'ensuit un accident.

→ On est dans le registre de la causalité indirecte. Il faut donc que le procureur de la république démontre que le FI ou le FE a :

1° Soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement,

- C'est ici que le droit pénal rejoint les dispositions purement aéronautiques. Le magistrat va chercher à savoir quelles sont les obligations particulières de prudence ou de sécurité (De source nationale ou européenne) qui s'imposent à un FI ou un FE.

- Mais encore faudra-t-il que celui-ci les ait violées de manière manifestement délibérée (C'est-à-dire qu'il les connaissait, qu'elles n'étaient pas sujettes à interprétation et qu'il a décidé de passer outre par simple convenance personnelle).

2° Soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

- On ne voit guère que le cas d'un instructeur qui laisse partir son élève en solo alors que les conditions météorologiques ne conviennent manifestement pas à ses capacités (Fort vent de travers, mauvaise visibilité, pas assez d'essence etc...)

NOTA : Le cas d'un instructeur qui dans les mêmes conditions, ne s'oppose pas au départ d'un pilote déjà breveté pose un problème différent qui, à l'extrême rigueur, pourrait relever de la non-assistance à personne en danger ; mais rien n'est moins sûr car il ne faut jamais négliger le côté plus ou moins subjectif du magistrat concerné par ce cas. Alors qu'il est fondamental de rappeler et de souligner qu'en droit pénal c'est l'interprétation stricte des textes qui s'appliquent.

### Si l'on résume :

- ✓ Les FI/FE ne sont pas plus exposés pénalement qu'un citoyen lambda,
- ✓ Il existe peu de jurisprudence,
- ✓ La défense et le recours sont toujours possibles au travers de l'assureur fédéral de la protection juridique.