

Recueil Dalloz

Recueil Dalloz 1996 p. 405

Le délit de mise en danger d'autrui s'applique-t-il au non-respect des règles de l'air ?

Arrêt rendu par Cour d'appel d'Aix-en-Provence

13^e ch. corr.

22-11-1995

Sommaire :

La mise en danger de la personne au sens de l'art. 223-1 c. pén. se caractérise par l'existence méconnue d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, un risque de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente, un lien de causalité direct entre la méconnaissance de l'obligation particulière de sécurité ou de prudence et le risque causé qui doit être immédiat, le caractère manifestement délibéré de la violation de l'obligation ;

Les dispositions du code de l'aviation civile relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne et celles de l'arrêté relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes constituent des obligations générales de sécurité et de prudence et non des obligations particulières ;

Au demeurant, la notion de règlement doit être entendue dans le sens constitutionnel du terme et un règlement intérieur ne saurait entrer dans les prévisions de l'art. 223-1 c. pén. ;

La contravention prévue à l'art. R. 610-5 c. pén. n'existe pas ;

En effet, cet article vise le non-respect des décrets et arrêtés de police, les dispositions du code de l'aviation civile ne pouvant manifestement être considérées comme telles ;

La prévention se bornant à viser le non-respect des règles de manoeuvres générales de circulation sur un aérodrome et non d'une obligation particulière imposant un modèle de conduite circonstanciée, et en l'absence de la violation d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, le délit prévu et réprimé par l'art. 223-1 c. pén. n'apparaît pas constitué.

Texte intégral :

LA COUR (*extraits*) : - Au préalable la Cour constate que le jugement déféré a omis de statuer sur la constitution de partie civile par lettre de Friedrich D... dont le véhicule a été endommagé à l'occasion des faits reprochés au prévenu, de statuer dans le dispositif, sur la contravention reprochée au prévenu alors que le tribunal dans les motifs a estimé qu'une relaxe devait être prononcée à cet égard, il y a lieu dès lors, par application de l'art. 520 c. pr. pén. d'annuler le jugement déféré, d'évoquer et de statuer à nouveau.

Gilbert X..., ingénieur, était à la date des faits membre de l'Association Aéronautique Provence-Côte-d'Azur et sociétaire de la société de commercialisation aéronautique du Plessis. Le 4 sept. 1994, il se rendait à l'aérodrome de Fayence-Tourette centre de vol à voile et entreprenait de présenter à une de ses relations, un planeur Nimbus 4 DN immatriculé D KFUU appartenant à la société de commercialisation aéronautique du Plessis. Il décollait de la piste 10 en service par remorquage, évoluait pendant environ une heure, regagnait le terrain vers 19 h et décidait, au lieu d'effectuer l'atterrissage sur la piste 10, de se poser sur un axe Sud-Ouest/Nord-Est pour se rapprocher des hangars, en coupant les trois axes d'atterrissage 10, 28 et 32. Il amorçait l'atterrissage après avoir mis les volets de courbures et les aérofreins, à une vitesse de 100 km/heure environ. Le premier contact au sol s'effectuait de

manière brutale. Le planeur rebondissait à plusieurs reprises, le roulage débutait à 200 mètres environ du premier point de choc, la vitesse était de 80 à 100 km/heure. Le planeur percutait successivement une bobine de câblage, un moto-planeur de type Dimona stationné devant les hangars du centre de vol à voile, enfonçait la clôture d'enceinte en métal et finissait par s'écraser contre un véhicule automobile appartenant à Friedrich D... ressortissant allemand en vacances, stationné sur un parking public situé en dehors de l'aérodrome. Il en résultait de très importants dégâts matériels.

Gilbert X..., pilote confirmé, attribuait l'accident à une déficience des aérofreins et contestait avoir commis une faute de pilotage et enfreint les règles de l'air. Jacques M..., gérant de la société de commercialisation aéronautique du Plessis, propriétaire de l'appareil Nimbus, après examen du GPS du vol, estimait que la décision du pilote d'effectuer une approche directe face au hangar était une anomalie mais que la réalisation en était possible à condition de respecter les vitesses préconisées pour ce faire. Or il apparaissait selon lui que la prise de vitesse par augmentation de l'assiette à piquer avait provoqué quatre impacts successifs avec rebond du planeur à chaque fois, que pendant toute cette phase le freinage aérodynamique était devenu inexistant et le freinage sur roue pas encore possible, que la roue n'avait jamais reposé sur le sol avec une adhérence suffisante pour qu'un freinage par ce moyen puisse avoir un effet significatif. Pierre A... et Pierre S... respectivement président et secrétaire général de l'Association Aéronautique Provence-Côte-d'Azur expliquaient que Gilbert X..., en se posant en diagonale et en coupant les pistes d'atterrissage au lieu d'utiliser la piste 10 en service, avait commis un manquement grave à la discipline et aux règles aéronautiques, qu'il était coutumier du fait et qu'il avait été mis en garde à plusieurs reprises à ce sujet notamment par un courrier qui figure au dossier. Michel F..., membre du conseil d'administration de l'Association Aéronautique Provence-Côte-d'Azur et lui même pilote de planeur depuis 1969, et Christian G... instructeur pilote déclaraient également qu'il est contraire aux règles de l'air de couper les axes de piste et que Gilbert X... était coutumier du fait. Christian G... ajoutait que le planeur était arrivé beaucoup trop vite. Il précisait que le planeur Nimbus 4 DM est l'un des meilleurs du monde, et a un taux de chute très réduit mais que sa conduite implique une altitude de présentation à l'atterrissage relativement faible par rapport à d'autres planeurs d'utilisation plus courante et une vitesse d'approche rigoureusement tenue.

La mise en danger de la personne au sens de l'art. 223-1 c. pén. se caractérise par : l'existence méconnue d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ; d'un risque de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ; un lien de causalité direct entre la méconnaissance de l'obligation particulière de sécurité ou de prudence et le risque causé qui doit être immédiat ; le caractère manifestement délibéré de la violation de l'obligation.

Le décret n° 91-860 du 11 juill. 1991 a modifié les annexes I et II à la section I du chapitre I du titre III du livre I de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10) relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne. La rubrique 3-3-5.2 intitulée « manoeuvres générales » du chapitre III intitulé « règles générales » de l'Annexe I du Décret du 11 juill. 1991 précise : « un aéronef faisant partie de la circulation d'aérodrome doit, qu'il évolue ou non en espace aérien contrôlé : a) se conformer aux procédures générales de circulation pour l'utilisation des aérodromes fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile, b) se conformer aux consignes particulières éventuelles définies par l'aérodrome considéré et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, c) surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter des abordages, d) en l'absence de consignes particulières ou de clairance contraire, effectuer tous les virages à gauche en cours d'approche et après décollage, e) atterrir et décoller face au vent sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre circulation ».

L'arrêté 1992-07.17 du 22 sept. 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs prévoit dans sa rubrique 5-1-2.2 intitulée « autre aérodrome » : lorsqu'un aérodrome n'est pas pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS ou lorsqu'aucun de ces organismes n'est en activité (ce qui semble avoir été le cas puisque G. X... tant dans sa déposition que devant le tribunal a déclaré que personne

n'avait répondu à sa communication radio précédant l'atterrissage), un aéronef doit notamment « effectuer une procédure d'approche suivie d'une manoeuvre à vue libre et conduire celle-ci de façon à procéder à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manoeuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent ».

Ces dispositions constituent des obligations générales de sécurité et de prudence et non des obligations particulières. Aucune des personnes entendues ne fait référence à l'existence de consignes particulières définies par l'aérodrome de Fayence-Tourette. Au demeurant, la notion de règlement doit être entendue dans le sens constitutionnel du terme et un règlement intérieur ne saurait entrer dans les prévisions de l'art. 223-1 c. pén. Quant à la carte d'atterrissage mentionnée par le jugement, en dehors du fait qu'elle ne figure pas au dossier et n'est pas mentionnée elle non plus par les témoins entendus, elle ne saurait elle non plus être considérée comme un règlement tel que prévu par l'art. 223-1 c. pén.

Quant à la contravention visée par la prévention, elle n'existe tout simplement pas. L'art. R. 610-5 c. pén. vise en effet le non-respect des décrets et arrêtés de police, les dispositions du code de l'aviation civile ne pouvant manifestement pas être considérées comme telles. Il n'est pas inintéressant à cet égard de constater que la prévention elle-même se borne à viser le non-respect des règles de manoeuvres générales de circulation sur un aérodrome et non d'une obligation particulière imposant un modèle de conduite circonstanciée.

En l'absence de la violation d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, le délit prévu et réprimé par l'art. 223-1 c. pén. n'apparaît pas constitué sans qu'il soit nécessaire d'examiner plus avant les autres éléments constitutifs. Il y a lieu dès lors de prononcer la relaxe de Gilbert X... et de déclarer irrecevable la constitution de partie civile par lettre de Friedrich D...

Par ces motifs, en la forme, reçoit les appels, vu l'art. 520 c. pr. pén., annule le jugement déféré, évoque et statue à nouveau, au fond, relaxe Gilbert X... des fins de la poursuite, déclare irrecevable la constitution de partie civile de Friedrich D..., le tout conformément aux articles visés au jugement, au présent arrêt et aux art. 512 s., 749 s. c. pr. pén.

Décision attaquée : Tribunal correctionnel de Draguignan 08-02-1995 (Annulation)

Texte(s) appliqué(s) :

Code pénal - art. 223-1

Mots clés :

COUP ET BLESSURE * Mise en danger d'autrui * Navigation aérienne * Règle de l'air * Planeur * Atterrissage