

Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 8 septembre 2020, 19-82.761, Publié au bulletin

Suicides forcés et morts en contexte sectaire

Jurisprudence judiciaire

Date	08/09/2020
Juridiction / Nature	JURI
ECLI	ECLI:FR:CCASS:2020:CR01077
URL Légifrance	https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000042348630

RÉSUMÉ OFFICIEL LÉGIFRANCE

Cassation criminelle - MISE EN DANGER DE LA PERSONNE - Risques causés à autrui - Poursuite - Violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence - Violation de la loi ou du règlement - Non respect d'un manuel - Manuel reprenant la réglementation - Effet

SOLUTION / CONCLUSION

Déchéance

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, a rendu l'arrêt suivant : N° A 19-82.761 FS-P+B+IN° 1077CK8 SEPTEMBRE 2020DECHEANCECASSATION PARTIELLEM. SOULARD président,R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E _____ AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS _____ ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE,DU 8 SEPTEMBRE 2020 DECHEANCE et CASSATION PARTIELLE sur les pourvois formés par M. W... P... et M. J... Q..., contre l'arrêt de la cour d'appel de Papeete, chambre correctionnelle, en date du 21 février 2019, qui, pour mise en danger de la vie d'autrui et maintien en circulation d'un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité, les a condamnés chacun à un an d'emprisonnement avec sursis et un an d'interdiction d'exercice de leur activité professionnelle.Les pourvois sont joints en raison de la connexité.I. Sur le pourvoi de M. J... Q... :Attendu qu'aucun moyen n'est produit ;II. Sur le pourvoi formé par M. W... P... :Vu le mémoire produit ; Sur le rapport de M. Bellenger, conseiller, les observations de la SCP Colin-Stoclet, avocat de M. W... P..., et les conclusions de Mme Le Dimna, avocat général, après débats en l'audience publique du 26 mai 2020 où étaient présents M. Soulard, président, M. Bellenger, conseiller rapporteur, M. Pers, Mmes Schneider, Ingall-Montagnier, MM. Lavielle, Samuel, conseillers de la chambre, Mme Méano, M. Leblanc, conseillers référendaires, Mme Le Dimna, avocat général, et M. Bétron, greffier de chambre,la chambre criminelle de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt. Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure que M. W... P..., mécanicien de la société Air Moorea, et M. Q..., contrôleur de production, chargé de signer l' Approbation pour remise en service (APRS) ont été poursuivis des chefs de maintien en circulation d'un aéronef ne présentant pas les conditions de navigabilité et de mise en danger de la vie d'autrui pour avoir fait effectuer en novembre 2007 par du personnel d'entretien non qualifié et sans contrôle le montage d'un câble de commande des ailerons d'un avion «Twin Otter » qui s'est avéré défectueux ; qu'un mois environ après ces travaux, à la suite de la perception d'une dureté des commandes, il est apparu que le câble passait en dehors de la gorge d'une poulie, au dessus de l'arrêtoir de celle-ci, ce qui avait eu pour effet de provoquer une usure rapide de ce câble sur une longueur de 2,5 cm, susceptible d'entraîner sa rupture ; que le tribunal a déclaré les prévenus coupables ; que les prévenus et le procureur de la République ont relevé appel de cette décision ;En cet état :Sur le premier moyen de cassation, pris de la violation des articles 485, 486, 510, 512 et 591 du code de procédure pénale, violation de la loi et manque de base légale ;en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. W... P... coupable d'avoir mis en circulation un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité et d'avoir, par la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, exposé directement l'équipage et les passagers de l'aéronef à un risque de mort, d'infirmité ou de blessures, et est entrée en voie de condamnation ; alors qu' « en vertu du principe du secret du délibéré,

seuls doivent participer au délibéré les juges devant lesquels l'affaire a été plaidée, à l'exclusion du greffier et du représentant du ministère public ; que l'arrêt, qui mentionne que le ministère public a été « représenté aux débats et au délibéré par Mme Angibaud, substitut général » (arrêt, p. 2), a méconnu ce principe. » Attendu que si l'arrêt indique que le ministère public était représenté aux débats et au délibéré, il mentionne également que le président et ses deux assesseurs ont participé aux débats et au délibéré, puis que l'arrêt a été lu par le président conformément à l'article 485 du code de procédure pénale en présence du ministère public et du greffier, mettant ainsi la Cour de cassation en mesure de s'assurer de sa régularité, le nom du ministère public figurant avant ces constatations ne pouvant qu'établir la présence de ce dernier au moment du prononcé de l'arrêt ; D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ; Sur le second moyen de cassation, pris de la violation de l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, l'arrêté ministériel du 12 avril 1997 - OPS article 1.420 b, des articles 223-1, 223-18, 223,20 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs et manque de base légale ; en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. W... P... coupable d'avoir mis en circulation un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité et d'avoir, par la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement exposé directement l'équipage et les passagers de l'aéronef à un risque de mort, d'infirmité ou de blessures, et est entré en voie de condamnation alors : « 1°/ qu'en application de l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, sont punis d'une amende de 75 000 euros et d'un emprisonnement d'un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire, l'exploitant commercial, ou l'exploitant technique qui auront fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ; qu'en l'espèce, la cour d'appel ne pouvait déclarer M. P..., dont elle a seulement relevé qu'il était mécanicien salarié de la société Air Mooréa, coupable de mise en circulation ou maintien en circulation d'un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité sans constater qu'il aurait eu la qualité de propriétaire, d'exploitant commercial ou d'exploitant technique de l'aéronef ; 2°/ que constitue un délit le fait d'exposer autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement ; que n'impose pas une obligation particulière de prudence ou de sécurité un texte de portée générale qui impose qu'un aéronef soit apte au vol en respectant à tout moment les conditions techniques de navigabilité ; qu'en se bornant à retenir que M. P... n'avait pas effectué ou vérifié le remplacement des câbles de commande d'aileron, ce qui était une préconisation du constructeur de l'aéronef, la cour d'appel n'a pas caractérisé l'obligation particulière de prudence imposée par la loi ou le règlement qu'il aurait violée ; 3°/ que constitue un délit le fait d'exposer autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement ; que ne constitue pas une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement le manuel des

spécifications de l'organisme d'entretien (MOE) écrites par un atelier d'entretien ; qu'en se bornant à retenir que M. P... n'avait pas effectué ou vérifié le remplacement des câbles de commande d'aileron, ce qui était une préconisation du constructeur de l'aéronef, la cour d'appel n'a pas caractérisé l'obligation particulière de prudence imposée par la loi ou le règlement que M. P... aurait violée ;4°/ que, subsidiairement, le délit de mise en danger d'autrui prévu à l'article 223-1 du code pénal suppose la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement ; qu'un manquement, une faute d'imprudence ou de négligence ne constituent pas une violation manifestement délibérée ; qu'en se bornant à retenir que M. P... n'avait pas effectué ou vérifié le remplacement des câbles de commande d'aileron ce qui était une préconisation du constructeur de l'aéronef sans constater qu'il aurait délibérément choisi de méconnaître ces préconisations, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision. »Sur le moyen pris en ses deuxième, troisième et quatrième branches :Attendu que, pour déclarer le prévenu coupable de mise en danger de la vie d'autrui, l'arrêt énonce, par motifs propres et adoptés, que la réalisation de travaux sensibles portant sur les commandes de vol a été effectuée par des techniciens non habilités B1, comme l'exigeait le Manuel des spécifications de l'organisme de maintenance (MOE) et que M. P..., qualifié B1, n'a pas procédé à la réparation ni à son contrôle bien qu'il ait signé les fiches d'instruction technique ; que les juges ajoutent que l'absence de contrôle réel et effectif, malgré les recommandations précises des documents techniques et le défaut grossier de montage du câble engage sa responsabilité alors même que des vérifications s'imposaient de plus fort quelques semaines après un accident mortel survenu à un aéronef du même type, ce qui ne constitue pas une simple négligence mais une violation manifestement délibérée du code de l'aviation civile et du Manuel des spécifications des opérations de maintenance sur le contrôle des travaux critiques touchant les systèmes sensibles ; que les juges retiennent que le prévenu a été défaillant sur la surveillance des techniciens sous son contrôle qui n'ont pas effectué correctement la vérification croisée, ce qui relève directement de sa responsabilité ; que les juges ajoutent que le mauvais positionnement du câble en dehors de la gorge de la poulie, au dessus de l'arrêt, a provoqué une usure importante de ce câble, après 44 heures d'utilisation seulement, susceptible d'entraîner sa rupture, ce qui était de nature à mettre en danger l'équipage et les passagers de l'aéronef transportés;Attendu qu'en statuant ainsi, et dès lors que le Manuel des spécifications de l'organisme de maintenance (MOE) de la société Air Moorea, se borne à reprendre, en y ajoutant l'organisation interne de l'entreprise, les dispositions des parties 145 et M du règlement CE n° 2042/2003, directement applicables dans les pays de l'Union européenne, concernant les organismes chargés de la maintenance et les normes d'entretien, et pour les personnels chargés de l'entretien, les compétences prévues par la partie 66.A du même règlement, la cour d'appel, qui a caractérisé en tous ses éléments, tant matériels qu'intentionnel le délit de mise en danger de la vie d'autrui par la violation délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement dont elle a déclaré le prévenu coupable, a justifié sa décision sans méconnaître les dispositions

légales invoquées ;D'où il suit que les griefs ne sont pas fondés ;Mais sur le moyen pris en sa première brancheVu l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction alors en vigueur, devenu l'article L. 6232-4 du code des transports ;Attendu que, selon ce texte, sont punissables tout propriétaire, exploitant technique ou commercial d'un avion qui a fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;Attendu que pour déclarer le prévenu coupable de maintien en circulation d'un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité, l'arrêt énonce, par motifs propres et adoptés, que le remplacement des câbles de commande des ailerons devait être effectué par un technicien B1, qu'il a été effectué par deux techniciens n'ayant pas cette qualité, que M. P... a signé les fiches d'intervention technique en qualité d'exécutant, tout en admettant qu'il n'avait pas procédé lui-même aux travaux, ni contrôlé le cheminement des câbles ;Mais attendu qu'en statuant ainsi alors qu'il ne résulte pas de ses constatations que M. W... P... avait la qualité de propriétaire ou d'exploitant, la cour d'appel a méconnu le texte précité et le principe ci-dessus énoncé ;I.- Sur le pourvoi de M. J... Q... :CONSTATE la déchéance du pourvoi ;II.- Sur le pourvoi de M. W... P... :CASSE ET ANNULE l'arrêt de la cour d'appel de Papeete, en date du 21 février 2019, mais en ses seules dispositions relatives au délit de maintien en circulation d'un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité et aux peines, toutes autres dispositions étant expressément maintenues ;ET pour qu'il soit statué dans les limites de la cassation ainsi prononcée,RENVOIE la cause et les parties devant la cour d'appel de Papeete, autrement composée, à ce désignée par décision spéciale prise en chambre du conseil ;ORDONNE l'impression du présent arrêt, sa transcription sur les registres du greffe de la cour d'appel de Papeete, et sa mention en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement annulé ;Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre criminelle, et prononcé par le président le huit septembre deux mille vingt.ECLI:FR:CCASS:2020:CR01077

RÉFÉRENCE

JURI, 8 septembre 2020, ECLI:FR:CCASS:2020:CR01077. Disponible sur Légifrance :
<https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000042348630> (consulté le 20 juin 2026).