Urteilskopf

133 IV 158

26. Extrait de l'arrêt de la Cour de cassation pénale dans la cause X. contre A., B. et Ministère public de la Confédération (pourvoi en nullité) 6S.519/2006 du 22 mai 2007

Regeste (de):
Fahrlässige schwere Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 und 2 StGB); Sorgfaltspflichten des vom Bordkommandanten konsultierten Flugzeug-Wartungstechnikers; Fahrlässigkeit (Art. 18 Abs. 3 aStGB); natürliche und adäquate Kausalität; Beschleunigungsgebot (Art. 29 Abs. 1 BV und 6 Ziff. 1 EMRK).

Der Flugzeug-Wartungstechniker, der vom Bordkommandanten gefragt wird, ob er ein Luftfahrzeug ohne Gefahr wieder in Betrieb nehmen kann, muss entweder mit aller einem Techniker mit entsprechender Ausbildung zumutbaren Sorgfalt antworten oder sich zur Antwort ausserstande erklären. Er darf nicht aufgrund unvollständiger Angaben Stellung nehmen und es dem Bordkommandanten überlassen, deren Vertrauenswürdigkeit abzuschätzen. Selbst wenn er diesen darüber informiert, dass er das Wartungshandbuch vor seiner Stellungnahme nicht habe konsultieren können, handelt er fahrlässig, wenn er die sofortige Wiederinbetriebnahme gutheisst, obwohl die Vorschriften im Handbuch dies verbieten (E. 5).

Bedingungen für die Annahme eines natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhangs zwischen dieser Fahrlässigkeit und den schweren Körperverletzungsfolgen eines Unfalls, der unmittelbar nach der Wiederinbetriebnahme der Maschine geschah (E. 6).

Bei Verletzung des Beschleunigungsgebots ist die strafrechtliche Verfolgung nur in Extremfällen einzustellen, bei denen die Verfahrensverzögerung dem Betroffenen einen Schaden von aussergewöhnlicher Schwere verursachte; diese Bedingungen sind im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Das Absehen von Strafe ist ausreichend (E. 8).

Regeste (fr):
Lésions corporelles graves par négligence (art. 125 al. 1 et 2 CP); devoir de diligence du professionnel de la maintenance aérienne consulté par un commandant de bord; négligence (art. 18 al. 3 aCP); causalité naturelle et adéquate; principe de célérité (art. 29 al. 1 Cst. et 6 par. 1 CEDH).

Le professionnel de la maintenance aérienne à qui un commandant de bord demande s'il peut remettre sans danger un aéronef en service doit, soit répondre avec tout le soin exigible d'un technicien de sa formation, soit refuser de répondre; il ne saurait donner un avis basé sur des éléments incomplets, en laissant au commandant de bord la tâche d'en apprécier la fiabilité. Même s'il informe ce dernier qu'il n'a pas pu consulter le manuel d'entretien avant de lui répondre, il commet une négligence s'il affirme que la remise en service peut avoir lieu immédiatement, alors que les prescriptions du manuel d'entretien l'interdisent en l'état (consid. 5).

Conditions auxquelles il existe un lien de causalité naturelle et adéquate entre cette négligence et les lésions corporelles graves consécutives à un accident survenu immédiatement après la remise en service de l'appareil (consid. 6).

En cas de violation du principe de célérité, il n'y a lieu de suspendre les poursuites que dans des cas extrêmes, où le retard de la procédure a causé un préjudice d'une gravité exceptionnelle au prévenu; conditions non réalisées en l'espèce, où l'exemption de peine est suffisante (consid. 8).

Regesto (it):
Lesioni colpose gravi (art. 125 cpv. 1 e 2 CP); dovere di diligenza del tecnico addetto alla manutenzione aerea

consultato dal comandante di bordo; negligenza (art. 18 cpv. 3 vCP); causalità naturale e adeguata; principio della celerità (art. 29 cpv. 1 Cost. e 6 n. 1 CEDU).

Il tecnico addetto alla manutenzione aerea a cui si rivolge il comandante di bordo per sapere se può decollare senza rischi con un aeromobile deve o rispondere con tutta la diligenza esigibile da un tecnico della sua formazione o rifiutare di rispondere; non può fornire indicazioni fondate su elementi incompleti, lasciando al comandante il compito di valutarne l'affidabilità. Anche qualora precisi al comandante di non aver potuto consultare il manuale di manutenzione prima di rispondergli, egli commette una negligenza se afferma che l'apparecchio può essere messo in moto immediatamente, laddove in quelle circostanze le prescrizioni del manuale di manutenzione lo vietano (consid. 5).

Condizioni alle quali esiste un rapporto di causalità naturale e adeguato tra questa negligenza e le lesioni personali gravi consecutive all'incidente avvenuto immediatamente dopo il decollo dell'apparecchio (consid. 6).

In caso di violazione del principio della celerità, i procedimenti possono essere sospesi solo in casi estremi in cui il ritardo della procedura ha causato all'accusato un pregiudizio di eccezionale gravità; condizioni non adempiute nella fattispecie, l'esenzione da pena essendo sufficiente (consid. 8).

Sachverhalt ab Seite 159

BGE 133 IV 158 S. 159

A. Par arrêt du 12 octobre 2006, la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral, à Bellinzone, composée d'un juge unique, a reconnu les accusés X. et Y. coupables de lésions corporelles graves par négligence, renoncé à leur infliger une peine, constaté qu'ils étaient obligés de réparer tout ou partie du dommage subi par les parties civiles A. et B., renvoyé celles-ci à agir pour le surplus devant le juge civil et condamné les accusés aux frais et dépens. Cet arrêt est fondé, en résumé, sur les constatations de fait suivantes:

A.a Par contrat du 31 mars 1999, la société D. Sàrl, propriétaire d'un hélicoptère monomoteur McDonnel Douglas MD 500N, a confié l'exploitation de cet appareil à E., entreprise dirigée par Y. E. a elle-même confié la maintenance de l'aéronef à une société allemande titulaire d'une licence reconnue en Suisse, F. GmbH, dont le directeur est X.

A.b Le 27 octobre 1999, B., associé de D. Sàrl et titulaire d'une licence d'élève pilote, a décidé d'effectuer un vol d'instruction de La Chaux-de-Fonds à Sion, et retour, sous la surveillance de Y., lui-même titulaire d'une licence d'instructeur de vol. B. a emmené sa fille, A., et un ami, C., comme simples passagers.

BGE 133 IV 158 S. 160

A l'aller, alors que l'appareil s'apprêtait à survoler le col du Sanetsch, le voyant lumineux " engine chip light ", qui a pour fonction de signaler la présence de limaille sur l'un ou l'autre des détecteurs installés à cet effet, s'est allumé. Sur recommandation de Y., B. a poursuivi son vol en direction de l'aéroport de Sion, où il s'est posé sans difficulté. A Sion, tandis que B. et ses passagers vaquaient à leurs propres occupations, Y. a démonté les deux bouchons magnétiques de la turbine. Il a constaté la présence de résidus métalliques sur un détecteur.

Ne sachant quelle conduite adopter, il a téléphoné à X., qui se trouvait en rendez-vous professionnel en dehors des locaux de son entreprise et ne pouvait dès lors pas consulter immédiatement le manuel d'entretien. Après s'être fait rapporter les constatations de Y., X. a déclaré à celui-ci qu'à sa place, il poursuivrait son vol après avoir enlevé les résidus métalliques détectés. Se fondant sur ce conseil, Y. a nettoyé la limaille et remis les bouchons en place. Sans autre vérification, il a décidé que le vol de retour pouvait être effectué, en suivant, pour des raisons de sécurité, la route de la vallée du Rhône. L'élève pilote, l'instructeur de vol et les passagers ont ensuite repris leur place à bord. B. a décollé. Une fois l'hélicoptère à 60 ou 70 mètres du sol, deux détonations se sont fait entendre et la turbine a cessé de fonctionner. S'emparant aussitôt des commandes, Y. a réussi à poser l'appareil dans un verger voisin. Lors de cet atterrissage d'urgence, A. a été grièvement blessée. Victime d'un éclatement de vertèbre, elle a subi plusieurs interventions chirurgicales et de nombreuses hospitalisations. Elle est toujours en traitement et n'a pas pu reprendre d'activité professionnelle à ce jour. Son intégrité physique est définitivement atteinte. B. a subi, quant à lui, une fracture-tassement de la colonne vertébrale et une plaie à la jambe droite. C. a subi, lui aussi, une fracture-tassement de la colonne vertébrale. Il a dû porter un corset pendant trois mois, mais ne souffre actuellement d'aucune séquelle. Enfin, Y. a été légèrement blessé.

A.c Au moment des faits, l'instructeur et l'élève pilote disposaient du manuel de vol, établi par le constructeur à l'intention du pilote. Ce document rappelait que la présence de limaille indiquée par le voyant " engine chips light " était le signe d'une possible détérioration du moteur. Au cas où ce voyant s'allumait, il prescrivait au pilote d'atterrir le plus vite possible et d'inspecter les détecteurs avant

le prochain vol. Il renvoyait, pour le surplus, aux indications données dans le manuel d'entretien. Egalement établi par le constructeur, le manuel d'entretien s'adressait au responsable de la maintenance, soit en l'espèce à X. Il rappelait que le témoin " engine chip light " signalait la présence de conditions pouvant entraîner une panne du moteur. Si ce voyant s'allumait, il prescrivait notamment de nettoyer le détecteur concerné et de faire tourner le rotor au sol durant trente minutes. Si cet essai au sol se déroulait normalement et si le voyant ne se rallumait pas une fois le détecteur réinstallé, le moteur pouvait alors être remis en service.

A.d A., B. et C. ont porté plainte le 17 janvier 2000 auprès du Procureur général du Valais central, qui a requis et obtenu l'ouverture d'une information judiciaire. Le juge en charge du dossier a sursis à tout acte d'instruction, dans l'attente du résultat de l'enquête administrative menée par le Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation. À réception du rapport de cette autorité, daté du 12 juillet 2004, le juge a interpellé le Ministère public de la Confédération (ci-après: MPC), qui s'est reconnu compétent. Le MPC a dirigé ses poursuites d'abord contre le seul Y. Il les a étendues ensuite à X. A. et B. se sont constitués parties civiles dans la procédure fédérale.

B. X. se pourvoit en nullité contre cet arrêt, pour violation des règles sur la prescription, de divers droits constitutionnels et de l'art. 125 CP. Il a retiré la requête d'effet suspensif qu'il avait déposée initialement. Le MPC et A. concluent au rejet du pourvoi. B. s'en remet à justice. Le recourant a eu l'occasion de déposer des observations sur les déterminations des intimés.

Erwägungen

Extrait des considérants:

5. Au fond, sous le titre "appréciation arbitraire des faits", le recourant conteste avoir commis une négligence.

5.1 L'art. 18 al. 3 aCP définit la négligence comme l'imprévoyance coupable dont fait preuve celui qui, ne se rendant pas compte des conséquences de son acte, agit sans user des précautions commandées par les circonstances et sa situation personnelle. Pour qu'il y ait négligence, il faut donc, en premier lieu, que l'auteur ait violé les règles de prudence que les circonstances lui

BGE 133 IV 158 S. 162

imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible et que, d'autre part, il n'ait pas prêté l'attention ou fait les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir (ATF 122 IV 17 consid. 2b p. 19 s.). Pour déterminer plus précisément les devoirs imposés par la prudence, on peut se référer aux normes édictées par l'ordre juridique pour assurer la sécurité et éviter des accidents. À défaut de dispositions légales ou réglementaires, on peut recourir à des règles analogues qui émanent d'associations privées ou semi-publiques lorsqu'elles sont généralement reconnues. La violation des devoirs de la prudence peut aussi être déduite de principes généraux, si aucune règle spéciale de sécurité n'a été violée (ATF 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. Il faut donc se demander si l'auteur pouvait prévoir, dans les grandes lignes, le déroulement concret des événements. Cette question s'examine en suivant le concept de la causalité adéquate (ATF 127 IV 34 consid. 2a p. 39; ATF 126 IV 13 consid. 7a/bb p. 17). L'étendue du devoir de diligence doit s'apprécier en fonction de la situation personnelle de l'auteur, c'est-à-dire de ses connaissances et de ses capacités (ATF 122 IV 145 consid. 3b/aa p. 147). La violation du devoir de prudence est généralement commise par action. Mais elle peut aussi être réalisée par omission. Tel est en effet le cas lorsque l'auteur n'a pas empêché 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). Cette dernière condition est remplie si, en raison de sa situation particulière, l'auteur occupait une position de garant à l'égard du lésé. D'après la doctrine et la jurisprudence, est garant celui qui a un devoir de protection, soit le devoir de sauvegarder et de défendre des biens juridiques déterminés contre les dangers inconnus qui peuvent les menacer, ou un devoir de contrôle, consistant à empêcher la survenance de risques connus auxquels des biens indéterminés sont exposés (cf. ATF 113 IV 68 consid. 5b p. 73; PHILIPPE GRAVEN, L'infraction pénale punissable, 2e éd., Berne 1995, p. 79 s.). Le devoir d'agir, qui doit être évident, voire impérieux (ATF 113 IV 68 consid. 5a p. 73), peut résulter de la loi, d'un contrat ou des principes généraux compte tenu de la situation de fait (cf. GRAVEN, op. cit., p. 83).

BGE 133 IV 158 S. 163

En second lieu, pour qu'il y ait négligence au sens de l'art. 18 al. 3 aCP, il faut que celui qui a violé un devoir de prudence puisse se voir imputer cette violation à faute, c'est-à-dire qu'il puisse se voir reprocher, compte tenu de ses circonstances personnelles, un manque d'effort blâmable (ATF 122 IV 145 consid. 2b/aa p. 148).

5.2 Le premier juge a considéré que le contrat d'entretien du 31 mars 1999 obligeait la société F. GmbH à empêcher Y. d'entreprendre le vol de retour ou, à tout le moins, à répondre correctement aux questions que celui-ci a posées au téléphone. En sa qualité d'organe de F. GmbH, le recourant occupait donc une position de garant à l'endroit de Y. Il a dès lors commis une négligence en n'empêchant pas celui-ci de poursuivre son vol. Dans la première partie de son moyen, le recourant soutient que, contrairement à ce qu'a retenu le premier juge, le contrat d'entretien du 31 mars 1999 ne l'obligeait pas à empêcher Y. d'entreprendre le vol de retour, ni à répondre aux questions que celui-ci a posées au téléphone. Il aurait répondu à Y. à titre purement amical,

vu les bonnes relations qu'il entretenait avec lui, et non dans le cadre de son activité professionnelle. Faute d'avoir occupé une position de garant envers Y., il ne saurait dès lors se voir reprocher d'avoir violé un devoir de prudence en ne répondant pas correctement aux questions de celui-ci.

5.2.1 Le droit international privé suisse ne connaît pas de règle selon laquelle le droit suisse serait applicable si les parties n'invoquent pas le droit étranger (ATF 89 II 265 consid. 1b p. 268). Pour faire une élection de droit, l'art. 116 al. 2 LDIP exige une manifestation de volonté expresse ou ressortant de façon certaine des circonstances. Même une référence au droit suisse dans les actes de la procédure ne suffit pas à elle seule (cf. ATF 119 II 173 consid. 1b p. 175 et les références). Lorsqu'il ne contient aucune élection de droit, le contrat qui comporte un élément d'extranéité est régi par le droit de l'Etat dans lequel la partie qui fournit la prestation caractéristique a son établissement (cf. art. 117 al. 1 et 2 LDIP). Dans le contrat de mandat, le contrat d'entreprise ou tout autre contrat de service, la prestation caractéristique est celle du prestataire de service (art. 117 al. 3 let. c LDIP). En l'espèce, il n'apparaît pas que E. et F. GmbH aient soumis leurs rapports contractuels à un droit déterminé. Dans le contrat d'entretien qui les lie, la prestation caractéristique consiste dans le service

de maintenance fourni par F. GmbH, dont l'établissement se trouve en Allemagne. Dès lors, sur la base des constatations de fait de l'arrêt entrepris et bien qu'aucune des parties n'ait relevé ce point, l'interprétation des différentes clauses du contrat d'entretien du 31 mars 1999 est régie par le droit allemand, dont la cour de céans ne peut revoir l'application, sous l'angle restreint de l'arbitraire, que dans le cadre d'un moyen pris de la violation d'un droit constitutionnel (cf. art. 269 al. 1 a contrario PPF et 33 al. 3 let. b LTPF [RS 173.71]).

5.2.2 Le recourant qui soulève un grief d'ordre constitutionnel dans un pourvoi en nullité dirigé contre un arrêt du Tribunal pénal fédéral doit indiquer non seulement lequel de ses droits constitutionnels aurait prétendument été violé, mais encore préciser en détail en quoi consiste la violation alléguée; les exigences de motivation sont les mêmes que pour un recours de droit public au sens des art. 84 ss OJ (arrêt 6S.293/2005 du 24 février 2006, consid. 2.2, publié in SJ 2006 I p. 309). S'il se plaint d'arbitraire (sur cette notion: cf. ATF 129 I 8 consid. 2.1 p. 9 et les références), le recourant doit dès lors exposer clairement en quoi le raisonnement du juge précédent serait insoutenable. De vagues griefs ou des arguments purement appellatoires - c'est-à-dire qui ne font qu'inviter le Tribunal fédéral à substituer sa propre appréciation à celle du juge précédent - ne suffisent pas (ATF 125 I 492 consid. 1b p. 495 et les références). Dans le cas présent, pour retenir que le recourant était obligé de conseiller à Y. de renoncer au vol de retour, le premier juge s'est fondé sur les art. 5 et 6 du contrat d'entretien. Or, dans son mémoire, le recourant ne s'emploie pas à démontrer que l'interprétation que le premier juge a faite de ces deux clauses contractuelles violerait sans conteste un principe juridique clair du droit allemand des contrats ou qu'elle aboutirait à un résultat incompatible avec une autre disposition, précisément invoquée, du contrat d'entretien. Ainsi, le recourant ne tente pas de démontrer que le raisonnement du premier juge serait arbitraire; il se borne à lui opposer sa propre analyse des rapports contractuels. Ses critiques sont donc purement appellatoires et, partant, irrecevables. Aussi la cour de céans est-elle liée par l'interprétation que le premier juge a faite du contrat d'entretien.

5.2.3 Au demeurant, même s'il était apparu que sa société n'avait pas l'obligation contractuelle de répondre aux questions posées par Y., le recourant n'en aurait pas moins violé les règles de la prudence en répondant comme il l'a fait.

En effet, le recourant était tenu comme quiconque, en vertu du droit pénal suisse qui lui était applicable à raison du lieu du résultat qu'il avait l'interdiction de causer (cf. art. 3 ch. 1 al. 1 et art. 7 al. 1 aCP), de ne pas accroître le risque d'accident par son comportement. Consulté sur un problème technique de sa compétence par un commandant de bord qui voulait savoir quelles mesures il devait prendre avant de réutiliser un aéronef, le recourant devait, soit donner des informations qui correspondaient à ce que l'on peut attendre d'un technicien de sa formation, soit refuser de répondre. En outre, afin d'éviter tout malentendu susceptible d'accroître le risque d'accident, il devait opter clairement entre ces deux possibilités. Il ne pouvait pas donner un conseil lénifiant "sous toute réserve", c'est-à-dire sans y avoir voué tout le soin exigible d'un spécialiste de sa formation, en laissant à son interlocuteur la tâche d'apprécier quelle valeur il pouvait bien attribuer au conseil reçu. Un tel comportement est de nature à créer la confusion et à favoriser une mauvaise décision du commandant de bord. Vu la complexité des appareils utilisés et la gravité des dommages si le risque d'accident se réalise, le devoir général de diligence des divers intervenants est, en matière de sécurité aérienne, particulièrement élevé (cf. WERNER GULDIMANN, Fahrlässigkeit bei Flugunfällen, RSJ 56/1960 p. 17 ss, spéc. p. 21). Ayant pour formation et profession d'entretenir des hélicoptères conformément à la réglementation en vigueur et aux prescriptions des constructeurs, on pouvait dès lors attendre du recourant, s'il acceptait de répondre, qu'il consulte le manuel d'entretien pour donner un conseil conforme aux prescriptions contenues dans ce document ou, alors, qu'il attire l'attention du commandant de bord sur la nécessité impérieuse qu'il y avait à faire consulter le manuel d'entretien par une personne compétente avant de prendre une décision. En toute hypothèse, les règles de la prudence interdisaient donc au recourant de recommander en l'état à Y. une quelconque remise en service de l'appareil. Ainsi, qu'il ait eu ou non l'obligation contractuelle de renseigner Y., le recourant a violé les règles de la prudence en indiquant à celui-ci qu'à sa place, il poursuivrait son vol. Cette violation était reprochée au recourant dans l'acte d'accusation, sous la forme d'une co-décision (dossier du Tribunal pénal fédéral, act. 8 100 014 - " en décidant d'un commun accord avec Y. que le vol pouvait être repris [...]"), et elle a été retenue de manière atténuée, en tant que simple conseil donné à Y., dans l'arrêt attaqué (premier paragraphe du consid. 7.1 p. 12). Elle constitue une

action, et non une simple omission, susceptible d'engager la responsabilité pénale du recourant sans qu'il soit nécessaire d'imputer à celui-ci la violation d'une obligation contractuelle d'agir.

5.3 Dans la seconde partie de son moyen, le recourant soutient qu'on ne saurait, si tant est qu'il ait violé une règle de prudence en recommandant à Y. d'entreprendre le vol de retour, lui imputer cette violation à faute, dès lors qu'il a été pris au dépourvu par l'appel téléphonique de Y. et qu'il ne disposait pas du manuel d'entretien pour répondre aux questions de celui-ci. Selon le recourant, l'arrêt attaqué manquerait du reste de cohérence dans la mesure où il impute à faute au responsable de la maintenance d'avoir conseillé au commandant de bord de poursuivre son vol, alors qu'il impute à faute au commandant de bord d'avoir suivi ce conseil, au motif qu'il était patent que le responsable de la maintenance ne disposait pas des informations nécessaires pour formuler une recommandation fiable au moment où il a été joint au téléphone. Ce grief ne résiste pas à l'examen. De fait, rien n'empêchait le recourant de refuser de répondre ou, s'il tenait à rendre service à Y., de différer sa réponse, en conseillant à celui-ci de ne pas repartir avant qu'il ait pu consulter le manuel d'entretien. Eût-il craint de perdre la clientèle de Y. en refusant de donner immédiatement à celui-ci une réponse définitive que cela n'aurait pas justifié de mettre en danger la vie des passagers de l'hélicoptère. Le fait que le recourant a été pris au dépourvu et qu'il ne disposait pas du manuel d'entretien lorsqu'il a été joint au téléphone ne lui fournit donc aucune excuse.
Par ailleurs, il n'y a pas de contradiction à retenir cumulativement que, d'une part, le responsable de la maintenance a commis une négligence en formulant une mauvaise recommandation sans avoir ouvert le manuel

d'entretien et que, d'autre part, le commandant de bord a commis une faute en se fiant à cette recommandation. Le recourant, responsable de la maintenance, aurait dû, soit s'enquérir de ce que prévoyait le manuel d'entretien avant de répondre, soit refuser de répondre; en répondant sans avoir consulté le manuel d'entretien, il s'est rendu coupable de négligence. Quant au commandant de bord Y., il aurait pu et dû, après avoir constaté que le recourant lui avait répondu sans ouvrir le manuel d'entretien, soit lui demander de consulter ce document avant de répondre à nouveau, soit s'adresser à un tiers; il s'est lui-même rendu coupable de négligence en se satisfaisant de la réponse du recourant. Les deux fautes ne s'excluent pas.

BGE 133 IV 158 S. 167

Partant, dans la mesure où il est recevable, le moyen par lequel le recourant conteste avoir commis une négligence est mal fondé.

6. Le recourant soutient ensuite qu'il n'existe pas de lien de causalité naturelle et adéquate entre les négligences retenues à sa charge et les lésions corporelles subies par les occupants de l'hélicoptère, au motif que l'accident se serait peut-être produit tout aussi bien si les prescriptions édictées par le constructeur avaient été respectées.

6.1 La négligence commise par le recourant consiste en une action (donner un mauvais conseil au commandant de bord), et non en une omission. Une action est l'une des causes naturelles d'un résultat dommageable si, dans l'enchaînement des événements tels qu'il se sont produits, cette action a été, au regard de règles d'expérience ou de lois scientifiques, une condition sine qua non de la survenance de ce résultat - soit si, en la retranchant intellectuellement des événements qui se sont produits en réalité, et sans rien ajouter à ceux-ci, on arrive à la conclusion, sur la base des règles d'expérience et des lois scientifiques reconnues, que le résultat dommageable ne se serait très vraisemblablement pas produit (cf. ATF 115 IV 199 consid. 5b p. 206 et les références). La série des événements à prendre en considération pour cette opération intellectuelle commence par l'action reprochée à l'auteur, finit par le dommage et ne comprend rien d'autre que les événements qui ont relié ces deux extrémités de la chaîne d'après les règles d'expérience et les lois scientifiques. La causalité naturelle ne cesse dès lors pas lorsque le dommage résulte effectivement de l'action reprochée à l'auteur, mais serait survenu quand même sans cette cause, à raison d'autres événements qui l' auraient entraîné si l'auteur ne l'avait pas lui-même causé (cf., en responsabilité civile, les exemples donnés par HENRI DESCHENAUX/PIERRE TERCIER, La responsabilité civile, 2e éd., Berne 1982, § 4 n. 23 ss p. 56-57). Pour que le délit de négligence soit réalisé, c'est en tant que violation d'un devoir de prudence, et non en tant que comportement global de l'auteur, que l'action doit être en rapport de causalité avec le résultat dommageable. Il ne suffit dès lors pas que l'action commise par l'auteur se trouve en tant que telle en rapport de causalité naturelle avec le dommage. Il faut en principe qu'il soit encore établi avec une haute vraisemblance que si l'auteur avait agi d'une manière conforme à son devoir de prudence, toutes choses égales par ailleurs, le résultat ne se serait pas produit (cf. ATF 130 IV 7 consid. 3.2

BGE 133 IV 158 S. 168

in fine p. 10/11), et cela non pas pour des raisons fortuites, mais pour des raisons en rapport avec le but protecteur de la règle de prudence violée (cf. HANS WALDER, Die Kausalität im Strafrecht, RPS 93/1977 p. 113 ss, spéc. p. 114 et 152). L'hypothèse à poser à ce stade du raisonnement doit servir à juger du caractère causal de l'acte illicite commis par l'auteur; il est dès lors sans pertinence que, si l'auteur n'avait pas lui-même commis l'acte illicite qui lui est imputé, un tiers l'eût peut-être commis à sa place (cf., en droit allemand, CLAUS RO-

XIN, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 4e éd., Munich 2006, § 11 n. 59 p. 379 in fine).
Par ailleurs, une action est la cause adéquate du résultat dommageable si le comportement était propre, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit; il s'agit là d'une question de droit que la cour de céans revoit librement (ATF 122 IV 17 consid. 2c/bb p. 23; ATF 121 IV 207 consid. 2a p. 212 s.). La causalité adéquate peut être exclue, l'enchaînement des faits perdant sa portée juridique, si une autre cause concomitante - par exemple une force naturelle, le comportement de la victime ou d'un tiers - constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire, que l'on ne pouvait pas s'y attendre. L'imprévisibilité d'un acte concurrent ne suffit pas en soi à interrompre le rapport de causalité adéquate. Il faut encore 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 131 IV 145 consid. 5.2 p. 148 et les arrêts cités).

6.2 Dans le cas présent, lorsque le commandant de bord lui a téléphoné pour lui demander quelles mesures prendre, le recourant a, sans mentionner la nécessité du test prescrit dans le manuel d'entretien, recommandé à son interlocuteur de poursuivre son vol. Puis le commandant de bord a pris la décision de donner l'autorisation à l'élève pilote de repartir en "se fondant sur ce conseil". Or, si le recourant s'était comporté conformément à ses devoirs de prudence, que ce soit en répondant correctement au commandant de bord ou en refusant de lui répondre, l'accident ne se serait très vraisemblablement pas produit. En effet, si le recourant avait refusé de répondre, le commandant de bord se serait adressé à un autre spécialiste de la maintenance, puisqu'il ne savait pas quelle conduite adopter. Peu importe de savoir si cet autre spécialiste lui aurait alors

répondu de manière correcte ou non (cf. supra, consid. 6.1 et, en droit allemand, ROXIN, ibid.); le fait est que le commandant de bord ne serait pas reparti sans l'avis favorable d'un tiers, qui lui a en l'occurrence été donné à tort par le recourant. Par ailleurs, si le recourant avait donné une réponse correcte à son interlocuteur, il aurait attiré l'attention de celui-ci sur la nécessité de faire exécuter le test prescrit dans le manuel d'entretien par une personne habilitée au sens de l'art. 24 al. 1 let. c de l'ordonnance du DETEC du 18 septembre 1995 sur la navigabilité des aéronefs (ONAE; RS 748.215.1). Soit ce test aurait permis de détecter l'origine de la panne, de réparer la pièce défectueuse et de faire le vol de retour sans dommage; soit il aurait laissé inexpliquée l'origine de la limaille détectée dans le moteur lors du vol aller. Or, dans cette dernière hypothèse, il est très vraisemblable, si ce n'est certain, que la personne habilitée consultée par le commandant de bord aurait émis des doutes sur la navigabilité de l'appareil et que le commandant de bord n'aurait, par conséquent, pas autorisé l'élève pilote à repartir. En tout état de cause, le test aurait indiqué la conduite à adopter, propre à éviter très vraisemblablement l'accident. Il s'ensuit que la négligence commise par le recourant est l'une des causes naturelles de l'accident et des lésions corporelles graves qui en ont résulté. Par ailleurs, il est conforme à l'expérience générale de la vie qu'un conseil donné sur demande soit suivi par celui qui l'a reçu, ou en tout cas qu'il influence ses décisions. Il est aussi conforme au cours ordinaire des choses et à l'expérience générale de la vie qu'un faux conseil donné dans le domaine de la navigation aérienne puisse entraîner un accident et, partant, des lésions corporelles graves, voire la mort d'une personne. La négligence commise par le recourant se trouve donc en rapport de causalité naturelle et adéquate avec les lésions subies par les occupants de l'hélicoptère.
La faute que le commandant de bord a commise en suivant le conseil du recourant au mépris de l'art. 24 al. 1 let. c ONAE, et alors que le recourant n'avait pas consulté le manuel d'entretien, n'avait rien d'imprévisible ni d'exceptionnel dans les circonstances de l'espèce. Elle ne relègue pas à l'arrière-plan la négligence commise par le recourant et n'interrompt pas le lien de causalité adéquate qui existe entre le conseil donné de poursuivre le vol et les lésions que la chute de l'hélicoptère a causées aux occupants. Le moyen par lequel le recourant conteste l'existence d'un lien de causalité entre la négligence qu'il a commise et les lésions

corporelles subies par les occupants de l'hélicoptère se révèle ainsi mal fondé. (...)

8. Enfin, le recourant soutient que, coupable ou non, il aurait dû être libéré entièrement des fins de la poursuite, en compensation de la grave violation du principe de célérité commise dans sa cause. Le principe de célérité impose aux autorités de mener la procédure pénale sans désemparer, dès le moment où l'accusé est informé des soupçons qui pèsent sur lui, afin de ne pas le maintenir inutilement dans l'angoisse. Il s'agit d'une exigence à l'égard des autorités pénales, qui se distingue de la circonstance atténuante du temps relativement long (art. 64 avant-dernier alinéa aCP), laquelle est liée à l'approche de la prescription et suppose que l'accusé se soit bien comporté dans l'intervalle. Comme les retards dans la procédure pénale ne peuvent être guéris, le Tribunal fédéral a fait découler de la violation du principe de célérité des conséquences sur le plan de la peine. Le plus souvent, la violation de ce principe conduira à une réduction de la peine, parfois même à la renonciation à toute peine ou encore, en tant qu'ultima ratio dans des cas extrêmes, à une ordonnance de non-lieu (ATF 130 IV 54 consid. 3.3.1 p. 54/55 et les références citées). En l'espèce, le premier juge a constaté (arrêt attaqué, consid. 9.2 p. 14) que le retard pris par l'instruction de la cause, notamment lorsque les autorités valaisannes en étaient saisies, constituait une violation du principe de célérité, garanti aux art. 29 al. 1 Cst. et 6 par. 1 CEDH. Sur la base de ce constat, et pour quelques autres motifs encore, il a considéré qu'il se justifiait d'exempter le recourant de toute peine, ce qui constitue déjà une réparation conséquente. On ne discerne pas quelles raisons exceptionnelles auraient exigé la suspension de la procédure en application de l'art. 168 al. 2, 2e phrase PPF. Le recourant lui-même, qui n'a du reste été mis en cause que deux ans avant son passage en jugement, n'indique pas quel préjudice particulièrement grave, causé par le retard de la procédure, commanderait d'aller au-delà de l'exemption de peine dont il a bénéficié. Aussi le moyen est-il mal fondé. Partant, le pourvoi doit être rejeté dans la mesure où il est recevable.