

Секция «44.3 Актуальные вопросы права Франции (на французском языке)»

"La responsabilité pénale de la compagnie Germanwings en droit français "

Научный руководитель – Кремьянская Елена Александровна

Дацковских Стефания Олеговна

Студент (бакалавр)

Московский государственный институт международных отношений,

Международно-правовой факультет, Москва, Россия

E-mail: stephany2006@mail.ru

Le mars 24 2015, un avion de la compagnie Germanwings, qui est parti de Barcelone pour Düsseldorf, s'est écrasé dans le massif des Alpes-de-Haute-Provence, en causant la mort de 150 personnes – les 144 passagers et 6 membres d'équipage. L'enquête du Bureau d'enquête et d'analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA) a montré que le crash n'est pas un accident : le copilote, Andreas Lubitz, a provoqué volontairement le crash en verrouillant la porte du cockpit. Cette découverte a posé une question juridique difficile : qui est responsable pénalement si l'auteur du crime est mort ?

Dès le 24 mars 2015, le parquet de Marseille a ouvert une enquête pour "homicides involontaires". Normalement, quand un avion s'écrase, on cherche des erreurs techniques ou humaines. Mais dans ce cas, la situation est différente. Les enquêteurs ont découvert la vérité : Andreas Lubitz a caché à sa compagnie qu'il était très malade – il souffrait d'une profonde dépression. Le jour du crash, le commandant de bord est sorti du cockpit et Lubitz a profité du moment pour verrouiller la porte. Pendant les 10 dernières minutes, on a entendu le commandant frapper à la porte pour rentrer, mais Lubitz n'a pas répondu. Il a fait volontairement descendre l'avion jusqu'au crash.

Cette découverte a tout changé. On n'a pas parlé d'accident, mais d'une acte volontaire. Le problème, c'est que l'auteur était mort. En droit français, on ne peut pas juger un mort. Les juges d'instruction français ont dû trouver d'éventuels responsables vivants. Deux pistes étaient explorées. Tout d'abord, les juges ont vérifié si la compagnie Lufthansa, la maison mère de Germanwings, avait commis des fautes : si elle avait su que Lubitz avait été malade, si elle avait bien vérifié ses antécédents médicaux. L'enquête a montré que Lubitz avait consulté plusieurs médecins et que son état s'était aggravé, mais la compagnie n'avait pas été informée correctement. En Allemagne le secret médical est très strict : les médecins ne peuvent pas dire à l'employeur qu'un pilote est malade. C'est une différence avec la France. Donc, la compagnie n'avait peut-être pas commis de faute directe. La deuxième piste, c'étaient les médecins qui avaient soigné Lubitz. Il en avait consulté au moins trois dans les semaines avant l'accident. Mais là encore, le secret médical protège les informations. Et surtout, ils n'auraient pas dû savoir que son patient allait tuer 149 personnes car c'est presque impossible.

Pendant plusieurs années, l'instruction a continué. Les juges ont entendu des experts, des médecins, et des responsables de Lufthansa. Enfin en 2020, le tribunal de Paris a pris une décision importante : un non-lieu. Cela a signifié que les juges ont estimé qu'il n'y avait pas assez de preuves pour envoyer quelqu'un devant un tribunal :

- 1) La faute de la compagnie n'était pas claire – Lufthansa respectait les règles européennes et allemandes.
- 2) Les médecins n'ont pas pu prévoir ce geste.

Le droit français est clair : pour commander quelqu'un pour homicide involontaire, il faut prouver une "faute caractérisée". Dans ce cas, cette faute n'existait pas.

L'affaire Germanwings est un cas important pour le droit pénal français. Elle montre les limites de la responsabilité pénale quand l'auteur direct est mort et pose aussi la question du secret médical et de la sécurité aérienne. Après cet accident, les règles ont changé : dans de nombreux pays les cockpits maintenant doivent être toujours occupés par deux personnes. Mais pour le droit, il reste ouvert dans les mémoires, même si la justice a dit qu'il n'y avait pas d'autres coupables.

Источники и литература

- 1) Code Pénal du 22 juillet 1992 [Электронный ресурс]. – URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070719/LEGISCTA000006165277/#LEGISCTA000006165277 (дата обращения: 06.03.2026)
- 2) Rapport final sur l'accident de l'Airbus A320-211 immatriculé D-AIPX survenu le 24 mars 2015 // Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile [Электронный ресурс]. – URL: https://bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0125-LR.pdf (дата обращения: 06.03.2026)
- 3) Crash de la Germanwings: la justice française met fin à l'enquête sans poursuites // Le Point [Электронный ресурс]. – URL: https://www.lepoint.fr/societe/crash-de-la-germanwings-la-justice-francaise-met-fin-a-l-enquete-sans-poursuites-08-03-2022-2467396_23.php (дата обращения: 05.03.2026)