

**Bundesstrafgericht**  
**Tribunal pénal fédéral**  
**Tribunale penale federale**  
**Tribunal penal federal**



---

Numéro du dossier: SK.2021.9

## **Jugement du 18 juin 2021**

### **Cour des affaires pénales**

---

Composition

La juge pénale fédérale Nathalie Zufferey, juge unique,  
le greffier Sylvain Jordan

---

Parties

**Ministère public de la Confédération,**  
représenté par Caterina Aeberli, procureure fédérale

**contre**

**A.,** défendu par Me Philippe Renz

---

Objet

Mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA)

**A. Conclusions du Ministère public de la Confédération:**

Le Ministère public de la Confédération (ci-après: MPC) conclut à ce que:

1. A. soit reconnu coupable de mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA);
2. A. soit condamné à une peine pécuniaire de 10 jours-amende à CHF 890.- correspondant à un montant de CHF 8'900.-. L'exécution de la peine pécuniaire est suspendue en fixant un délai d'épreuve de 2 ans;
3. Le canton de U. soit chargé de l'exécution de la peine (art. 74 LOAP en relation avec les art. 31ss CPP);
4. Les frais de procédure, d'un montant de CHF 1'000.-, sont mis à la charge de A.

**B. Conclusions de A.:**

A. (ci-après: le prévenu) a conclu lors des débats qui se sont tenus le 14 juin 2021 à ce qu'il soit acquitté.

**C. Procédure**

- C.1. Par ordonnance du 3 décembre 2019, le MPC a ouvert une instruction pénale, sous cause SV.18.0762-AEC, contre le prévenu pour mise en danger par l'aviation (art. 90 de la loi fédérale sur l'aviation [RS 748.0, ci-après: LA]).
- C.2. Par voie d'ordonnance pénale du 5 mai 2020, notifiée au prévenu le 13 mai 2020, le MPC a reconnu celui-ci coupable de mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA) et l'a condamné à une peine pécuniaire de 10 jours-amende à raison de CHF 890.- par jour-amende, soit à un montant total de CHF 8'900.-, avec sursis, durant un délai d'épreuve de 2 ans.
- C.3. Le prévenu a formé opposition contre cette ordonnance pénale le 20 mai 2020, aux motifs que l'art. 90 LA ne s'appliquait pas à son cas du fait que l'incident ne s'était pas déroulé «pendant un vol» et n'avait pas impliqué de «biens de grande valeur».
- C.4. Le prévenu a été auditionné par le MPC le 24 novembre 2020.
- C.5. Le 26 novembre 2020, le MPC a sommé B. de déposer, conformément à l'art. 265 CPP, toute documentation relative à la remise en l'état de la cabine

d'avitaillement suite à l'incident du 29 août 2017 ainsi que la transmission d'informations propres à établir la valeur de la cabine d'avitaillement au moment de l'incident.

- C.6. Par courrier du 17 décembre 2020, B. a transmis au MPC divers documents consistant en un devis de travaux de modernisation de la station d'avitaillement, un formulaire d'annonce de projet de travaux de modernisation destiné à l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après: OFAC) auquel étaient annexés des plans de la nouvelle station d'avitaillement projetée, un devis de travaux de remise en état de la guérite ainsi qu'une copie de la convention d'indemnisation passée entre B. et l'assureur du prévenu.
- C.7. Le 15 janvier 2021, B. a indiqué ne pas vouloir se constituer partie plaignante dès lors que le dommage consécutif à l'accident avait été pris en charge par l'assureur du pilote.
- C.8. Le 20 janvier 2021, le MPC a rendu une nouvelle ordonnance pénale confirmant la condamnation du prévenu pour mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA), ordonnance contre laquelle le prévenu a fait opposition le 29 janvier suivant.
- C.9. Le prévenu a subséquemment requis un complément de preuves, estimant que les pièces transmises par B. ne se référaient qu'à la valeur de remplacement de l'installation sans toutefois traiter de la valeur réelle, respectivement comptable ou d'amortissement au moment de l'incident.
- C.10. Le 9 février 2021, le MPC a rejeté la réquisition de preuves du prévenu aux motifs que l'instruction était complète, que B. avait confirmé au MPC avoir transmis toutes les informations propres à déterminer la valeur de la cabine au moment de l'incident, que les recherches sur le financement initial de cette cabine impliqueraient des recherches disproportionnées vu l'ancienneté dudit financement. Enfin, le MPC a retenu que la valeur de la cabine d'avitaillement ne se déterminait pas en fonction de sa valeur comptable ou d'amortissement, mais en fonction du coût de remise en état.
- C.11. Le 23 février 2021, le prévenu s'est déterminé une ultime fois en précisant en substance son appréciation juridique des notions de «vol» et «biens de grande valeur» figurant à l'art. 90 LA.
- C.12. Le dossier pénal a été transmis à la Cour de céans le 2 mars 2021 pour jugement, l'ordonnance pénale du 20 janvier 2021 valant acte d'accusation.
- C.13. Après avoir informé les parties, le 8 mars 2021, de sa composition, la Cour a invité les parties à formuler leurs offres de preuves avant le 10 mai 2021, tout en leur indiquant qu'elle entendait requérir un extrait actualisé du casier judiciaire

suisse du prévenu et procéder à l'interrogatoire de celui-ci sur sa situation personnelle et sur l'objet de l'accusation.

- C.14. Le MPC a renoncé à requérir des moyens de preuves complémentaires et a indiqué qu'il ne participerait pas aux débats tandis que le prévenu a sollicité, par renvoi à son courrier du 10 mars 2021, de compléter le dossier «avec les documents qui sont en mains de B. et qui attestent de la valeur réelle, respectivement comptable ou d'amortissement de l'installation endommagée au moment de l'incident».
- C.15. Par ordonnance du 25 mai 2021, la Cour a rejeté la requête du prévenu en complément de preuve, estimant en substance les moyens de preuves sollicités par celui-ci comme étant inaccessibles.
- C.16. Les débats se sont tenus le 14 juin 2021 à 13h30, conformément à la citation du 11 mai 2021, audience à laquelle le prévenu, assisté de son conseil juridique, a été entendu, et à l'issue de laquelle, celui-ci a conclu à son acquittement. Le 15 juin 2021, le conseil juridique du prévenu a fait parvenir sa note d'honoraires ainsi qu'un justificatif des démarches entreprises dans ce dossier.

#### **D. Situation personnelle du prévenu**

Le prévenu né à V. (Royaume-Uni) est citoyen suisse, originaire de W. Il exerçait la profession d'expert-comptable jusqu'à son départ pour la retraite. Pour l'année 2018, les informations transmises par l'administration cantonale des impôts du canton de X font état d'un revenu net d'environ CHF 300'000.- tandis que sa fortune nette s'élevait à environ CHF 2,4 millions (dossier MPC, pag. 17-00-00-0006). Lors de son audition du 14 juin 2021, le prévenu a confirmé que sa situation financière actuelle était similaire à celle de 2018 (PV des débats du 14 juin 2021, p. 2). Enfin, il ne figure pas au casier judiciaire, selon l'extrait du 3 juin 2021.

#### **La Cour considère en droit**

##### **1. Compétence de la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral**

- 1.1 A teneur de l'art. 98 al. 1 et al. 2 LA, les infractions commises à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction pénale fédérale, sous réserve des contraventions réprimées par l'art. 91 LA. Conformément à l'art. 35 al. 1 de la loi sur l'organisation des autorités pénales de la Confédération (RS 173.71, ci-après: LOAP), les cours des affaires pénales statuent en première instance sur les affaires pénales relevant de la juridiction fédérale, sauf si le MPC a délégué leur

jugement aux autorités cantonales. Le président de la cour statue en qualité de juge unique dans les cas visés à l'art. 19 al. 2 CPP (art. 36 al. 2 LOAP).

- 1.2** En l'occurrence, le MPC reproche au prévenu d'avoir mis en danger par négligence des biens de grande valeur appartenant à B., alors qu'il se trouvait aux commandes d'un aéronef immatriculé en Suisse et s'apprêtait à effectuer un vol de voltige et conclut à ce que le prévenu soit condamné à une peine pécuniaire de 10 jours-amende à CHF 890.-, soit un montant de CHF 8'900.-.
- 1.3** La poursuite et la condamnation des actes visés par l'art. 90 LA étant soumises à la juridiction pénale fédérale, la compétence matérielle de la Cour, respectivement de la juge unique, est partant donnée.

## **2. Application du droit dans le temps**

Les faits reprochés au prévenu se sont déroulés le 29 août 2017, soit sous l'empire de l'ancienne version de l'art. 90 LA, qui réprimait alors la mise en danger de biens de tiers à la surface (art. 90 aLA). Cette disposition a fait l'objet d'une révision entrée en force le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et requiert désormais de ces biens qu'ils revêtent une «grande valeur». Cette exigence supplémentaire d'incrimination étant favorable au prévenu, dans la mesure où elle restreint le champ d'application de l'art. 90 LA et exige de l'accusateur public qu'il démontre que les biens mis en danger par le prévenu soient d'une grande valeur, il y a lieu conformément au principe de la *lex mitior* d'examiner les faits réprimés au prévenu à l'aune de l'art. 90 LA, dans sa version en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## **3. Mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA)**

### **3.1 Faits**

- 3.1.1** A titre liminaire, il est rappelé que le prévenu ne conteste pas le déroulement de l'incident du 29 août 2017 (dossier MPC, pag. 13-00-00-0006) mais rejette l'interprétation retenue par le MPC des éléments constitutifs de «pendant un vol» et de «bien de grande valeur» figurant à l'art. 90 LA. Le prévenu estime que l'appareil se trouvait lors de l'incident dans le parking de l'aérodrome, dans la phase préalable de préparation au vol, si bien que la condition objective de «pendant un vol» n'est pas réalisée (dossier MPC, pag. 16-00-00-0033 ss). De plus, selon lui, la station endommagée ne constituait pas un bien de grande valeur du fait que celle-ci était manifestement vétuste et ne répondait plus aux normes, raison pour laquelle elle n'a pas été reconstruite, mais démontée et remplacée par une armoire métallique (dossier MPC, pag. 16-00-00-0006 ss). Il estime également que pour déterminer si l'installation endommagée représentait

lors de l'incident un bien de «grande valeur», il y a lieu de se baser sur sa valeur réelle, respectivement comptable ou d'amortissement au jour de l'incident et non sur sa valeur de remplacement, respectivement, la valeur du dommage survenu (dossier MPC, pag. 16-00-00-0030). Le MPC estime en revanche que l'avion se trouvait bien «pendant un vol» lorsqu'il a percuté la cabine. Par ailleurs, le MPC se fonde sur le coût des travaux de remise en état, devisés à CHF 13'040.- hors TVA, pour retenir que la guérite constituait un bien de grande valeur.

**3.1.2** Ceci ayant été rappelé, la Cour retient les faits suivants:

3.1.2.1 Le 29 août 2017, le prévenu se trouvait aux commandes de l'aéronef de type MUDRY CAP 10C, lors de l'incident sur le parking de l'aéroclub d'U. (dossier MPC, pag. 13-00-00-0005, ligne 8). S'agissant de ses caractéristiques techniques, l'appareil impliqué était un avion de petite taille, conçu en bois, destiné au vol de voltige (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 2), d'une envergure de 8 mètres, d'une longueur de 7 mètres, et d'une hauteur de 2.5 mètres avec une masse à vide de 540 kg (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 3).

Lors de son audition qui s'est tenue durant les débats le prévenu a expliqué que le jour de l'incident, il a consulté sa check-list sur laquelle figure les points du manuel conçu par le fabricant (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 3). Il a suivi tous les points de sa check-list et n'a pas sauté d'étapes (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 4, ligne 31). Aussi, le prévenu a expliqué avoir manuellement tiré l'avion hors du hangar avant de le positionner sur la place indiquée par le marquage au sol, dans le parking de l'aéroclub d'U. (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 4, ligne 20). Après avoir garé l'aéronef, le prévenu est monté dans le cockpit, puis a procédé à différentes vérifications (contrôle du siège, contrôlé du casque anti-bruit, du gyrophare de l'appareil). Il a vérifié que personne ne se trouvait à proximité de l'avion puis a placé ses pieds sur les freins dans le but d'éviter que l'avion n'avance (dossier MPC, pag. 13-00-00-0005), avant d'allumer le moteur de l'avion (*start mixture rich, throttle 1000 rpm*). Alors qu'il démarrait le moteur «en pensant avoir les pieds sur les freins», l'hélice s'est alors mise à tourner, à sa surprise, entraînant une mise en mouvement non sollicitée de l'aéronef, en direction de la station d'avitaillement (dossier MPC, pag. 13-00-00-0005, lignes 28-29).

Le prévenu a confirmé qu'il n'était pas du tout prêt pour le décollage lorsque l'avion s'est mis en marche (PV d'audition du prévenu du 14 juin, p. 5, ligne 26). Il se trouvait alors dans la phase intitulée «*ramp*» dans sa check-list, et plus particulièrement, à l'étape des vérifications de l'appareil. Il n'avait pas encore contacté l'opérateur au sol (*contact GRD*) pour requérir l'autorisation de rouler (PV d'audition du prévenu, p. 5, lignes 3 ss). Si l'accident ne s'était pas produit, le prévenu aurait dû obtenir du «sol» une autorisation d'entrer dans la phase de roulage (*contact FRD – call-sign, location, ATIS, request taxi*). Puis, il aurait fallu acheminer l'aéronef du parking de l'aéroclub d'U. (*ramp*) à l'intersection avec la

piste de décollage de l'aéroport international de U. (PV d'audition du prévenu du 14 juin 2021, p. 5, lignes 3 ss). Cette phase de roulage (*taxi*) aurait duré environ 5 minutes. Une fois parvenu à cette intersection, le prévenu aurait encore dû attendre environ 5 minutes (*hold*), un intervalle au cours duquel il aurait fallu procéder à différents examens de l'appareil (*line-up*), soit notamment celui des commandes, des hélices, des signaux et des lumières (*instrument – warning lights and panel*), et des volets (*flaps*) de l'avion. Une fois ces examens réalisés, il aurait alors dû contacter la tour de contrôle pour obtenir l'autorisation d'entrer sur la piste de décollage, puis l'autorisation de décoller. Ce n'est qu'une fois parvenu à ce stade que l'avion aurait pu entrer dans la phase de décollage (*take off*) (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 5, lignes 26 ss).

Le prévenu reconnaît avoir placé ses pieds, lors de l'allumage du moteur, sur le palonnier, qu'il pensait être les freins de l'aéronef (dossier MPC, pag. 13-00-00-0005). Il explique que la configuration du MUDRY CAP-10 est différente de celle des autres avions qu'il a pour habitude de piloter, tels que le CESSNA 172 ou le LIBERTY XL, puisque, contrairement à ces appareils, les freins du MUDRY CAP-10 ne se situent pas au niveau du palonnier, mais sur les côtés (dossier MPC, pag. 13-00-00-0005).

Bien que l'aéronef se soit mis à avancer, le prévenu a réussi à diriger, grâce au palonnier, l'avion à droite, dans le but d'éviter la collision, tout en parvenant, en même temps, à réduire les gaz au minimum (dossier MPC, pag. 13-00-00-0006, lignes 2-3; PV d'audition du 14 juin 2021, p. 6, lignes 22 ss). Il explique ne pas avoir eu beaucoup de temps, du fait que l'avion, positionné conformément au marquage au sol, ne se trouvait qu'à une dizaine de mètres de la station d'avitaillement, qu'il était surpris de l'avancée de l'avion et que tout s'est alors passé très vite (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 6, lignes 22 ss). L'avion ne disposait par ailleurs d'aucun système de freinage d'urgence (PV d'audition du 14 juin 2021, p. 6, ligne 17). Cette manœuvre n'a toutefois pas permis d'éviter complètement la pompe à essence, puisque l'aile gauche s'est alors accrochée au support métallique de la pompe, ce qui a eu pour effet d'attirer l'aéronef en direction de la cabine d'avitaillement (dossier MPC, pag. 13-00-00-0006, lignes 3-6). Dans une ultime manœuvre, le prévenu explique avoir coupé l'arrivée du carburant afin d'arrêter l'hélice qui tournait encore (dossier MPC, pag. 13-00-00-0006, lignes 6-7).

- 3.1.2.2 Le rapport de la police du canton de U. du 21 septembre 2017 fait état, sous l'intitulé «conditions de l'accident», d'une vitesse maximale de 10 km/h (dossier MPC, pag. 10-00-00-0001). Ce rapport indique également un résultat négatif à l'éthylotest et confirme l'absence de blessé au cours de l'accident (dossier MPC, pag. 10-00-00-0003).

De plus, le rapport sommaire établi le 11 décembre 2017 par le Service suisse d'enquête de sécurité (ci-après: SESE) mentionne que l'aéronef est légèrement

endommagé et souligne la présence de «dégâts à la station d'essence» (dossier MPC, pag. 10-00-00-0005). Ce rapport explique que «le pilote, qualifié sur Cap 10, démarre le moteur dans le but d'accomplir un vol de voltige sous supervision. L'avion se met en mouvement et le pilote ne peut éviter la collision avec les installations de la colonne à essence car ses pieds ne sont pas placés sur les commandes de freins situés sur le côté des pédales du palonnier» (dossier MPC, pag. 10-00-00-0006).

- 3.1.2.3 Pour déterminer si l'installation était d'une grande valeur, le MPC a retenu la valeur du dommage subi sur la cabine d'avitaillement. Celui-ci correspondrait au coût de remise en état de la cabine d'avitaillement, lequel s'élèverait à CHF 13'040.- (hors TVA). Le MPC se réfère au courrier du 17 décembre 2020 et ses annexes – détaillées ci-après – transmis par B. (dossier MPC, pag. 18-03-00-0004 ss).

Dans ce courrier, il est précisé que «suite à l'incident, il a été décidé de procéder à la rénovation complète de la station de carburant, comprenant la mise en place d'un système de paiement par cartes bancaires, et intégrant les nouvelles normes techniques requises par l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après: OFAC), soit en particulier le système de contrôle de qualité du carburant avec cylindre en verre» (dossier MPC, pag. 18-03-00-0004).

Le premier document transmis par B. consiste en un devis du 8 septembre 2017, soit quelques jours après l'accident, et portant sur des travaux de modernisation de la station pour un montant de CHF 96'015.- (dossier MPC, pag. 18-03-00-0008). Le 24 octobre 2017, B. a annoncé à l'OFAC son projet de «réfection et mise aux normes de la station F.», au motif que l'aéroport profitera des travaux sur cette installation pour effectuer une mise en conformité aux normes actuelles (dossier MPC, pag. 03-00-0010). Il ressort de ce formulaire que les travaux à réaliser n'entraînaient aucun impact opérationnel (point 1.3 du formulaire OFAC), l'avitaillement se faisant par camion pendant la semaine d'indisponibilité, ni sécuritaire (point 1.4 du formulaire OFAC) et que B. n'envisageait pas de soumettre ces travaux à une quelconque procédure d'approbation (ordinaire, simplifiée, ou cantonale), ni à une étude d'impact environnemental, ni même à une évaluation de sécurité «light» ou «standard» (*safety assessment*) au motif qu'il s'agissait de travaux de réparation de l'existant et de mise aux normes techniques (dossier MPC, pag. 18-03-00-0010). Y sont joints différents plans sur lesquels l'on peut apercevoir que la guérite endommagée par l'avion a disparu au profit d'une armoire métallique (dossier MPC, pag. 18-03-00-0011). Interrogé lors des débats, le prévenu confirme que la guérite a été remplacée par une simple armoire métallique (PV de l'audition du 14 juin 2021, p. 6). Aucun élément au dossier n'indique la valeur de cette armoire métallique qui a servi de remplacement de la guérite.



La seconde annexe concerne un devis portant sur la «remise en état» de la cabine de contrôle établi le 14 décembre 2017 (dossier MPC, pag. 18-03-00-0006). Celui-ci comprend différents postes, soit la prise de mesures sur site (à concurrence CHF 750.-), le dépôt des éléments endommagés et le nettoyage du site (à concurrence de CHF 1'340.-), la remise en état du châssis qui inclut le redressage ou le remplacement de certains montants (à concurrence de CHF 2'500.-), le remplacement de la porte (à concurrence de CHF 2'520.-), le remplacement du panneau de façade (à concurrence de CHF 1'610.-), la mise en place du nouveau vitrage (à concurrence de CHF 1'880.-) ainsi que la remise en peinture avec traitement primaire (à concurrence de CHF 2'440.-), pour un total brut (hors TVA) de CHF 13'040.- (dossier MPC, pag. 18-03-00-0006).

Enfin, le troisième document consiste en une convention d'indemnisation conclue le 20 décembre 2017 entre B. et l'assureur C. du prévenu et portant sur le montant de CHF 13'040.- articulé dans le devis du 14 décembre 2017 (dossier MPC, pag. 18-03-00-0007).

- 3.1.2.4 Le dossier pénal comprend également neuf photos de l'installation ainsi que de l'avion, prises sur les lieux peu après l'accident provenant du SESE de la clé transmise par le MPC et non numérotées (dossier MPC, pag. 18-02-00-0002).
- 3.1.2.5 Le dossier pénal n'indique pas si des personnes se trouvaient à proximité de l'installation, respectivement de l'aéronef, lors de l'incident.
- 3.1.2.6 Par ailleurs, aucune expertise propre à démontrer un éventuel risque d'explosion susceptible de détruire la station d'avitaillement ensuite de la collision de l'aéronef avec la pompe à essence ne figure au dossier. Toutefois, il ressort des échanges entre l'avocat du prévenu et D. de la société E. que le risque d'explosion était minime en raison du fait que les tuyauteries reliées entre la citerne et les colonnes d'essence étaient en mode «aspiration» et non «en refoulement», si bien qu'à aucun moment il n'y aurait pu avoir un jet de carburant (dossier MPC, pag. 16-00-00-0025). Il y est également expliqué que si la colonne avait été touchée, voire renversée, le carburant contenu dans les citernes n'aurait pas pu s'écouler, et que seul celui qui se trouvait alors dans la colonne – soit l'équivalent de trois litres – se serait alors déversé sur le parking (dossier MPC, pag. 16-00-00-0025). La composition de l'hélice en bois n'était par ailleurs pas apte à provoquer des étincelles et dans une telle hypothèse, il aurait été question d'étincelles «froides» et non d'étincelles «chaudes» (telles que celles provoquées par un chalumeau ou un disque à tronçonner le métal (dossier MPC, pag. 16-00-00-0025).
- 3.1.2.7 Enfin, s'agissant de l'élément subjectif, l'acte d'accusation retient – sans autre développement – que le prévenu a agi avec négligence.

**3.2** L'art. 90 LA réprime la mise en danger par l'aviation en punissant d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire, quiconque, pendant un vol, comme commandant d'un aéronef, membre de l'équipage ou passager, viole intentionnellement les prescriptions légales ou des règles de l'air et met ainsi sciemment en danger la vie ou l'intégrité corporelle de personnes ou des biens de grande valeur appartenant à des tiers à la surface (art. 90 al. 1 LA). Quiconque agit par négligence est puni d'une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus (art. 90 al. 2 LA).

La mise en danger par l'aviation par négligence suppose la réalisation de quatre éléments constitutifs: un vol, une négligence commise par le commandant d'un aéronef, membre de l'équipage ou passager, la mise en danger de la vie ou de l'intégrité corporelle de personnes ou de biens de grande valeur appartenant à des tiers à la surface et un lien de causalité naturelle et adéquate entre la négligence et la mise en danger (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_1132/2017 du 3 octobre 2018 consid. 1.4). Enfin, sous l'angle subjectif, l'auteur doit avoir agi par négligence.

L'art. 90 LA est subsidiaire à l'art. 237 CP (ATF 105 IV 41 consid. 3a; jugements du Tribunal pénal fédéral SK.2018.55 du 8 avril 2020 consid.5.3 et SK.2015.15 du 27 mai 2015 consid. 2.1.3). Toutefois, l'art. 237 CP ne protège que la vie ou l'intégrité corporelle de la personne alors que l'art. 90 LA protège également des biens de grande valeur appartenant à des tiers à la surface. Le comportement punissable prévu par ces deux dispositions n'est déterminé que par ses effets et non par une manière caractéristique de se comporter (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_689/2015 du 26 mai 2016 consid. 1.2).

**3.2.1** Pour que l'infraction réprimée à l'art. 90 LA soit objectivement réalisée, le prévenu doit premièrement agir en tant que commandant d'un aéronef, membre de l'équipage ou passager. En application de l'art. 3 de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef (RS 748.225.1), s'il n'y a qu'un pilote à bord d'un aéronef, il est considéré comme commandant. En l'occurrence, le prévenu se trouvait seul aux commandes de son aéronef lors de l'incident et revêt ainsi la qualité de commandant. La première condition est partant remplie.

**3.2.2** L'infraction présuppose ensuite que l'auteur ait agi «pendant un vol».

**3.2.2.1** Le prévenu conteste s'être trouvé en vol lors de l'incident. Le MPC estime au contraire que l'aéronef effectuait alors des manœuvres de préparation en vue du décollage et qu'il participait à la circulation publique si bien que l'on pouvait considérer l'avion comme étant «en vol». Selon le MPC, restreindre le champ d'application de l'art. 90 LA aux seuls aéronefs se trouvant dans les airs aurait pour conséquence de ne plus protéger les biens se trouvant à la surface et de ne plus offrir de protection supplémentaire à celle figurant à l'art. 237 CP. L'interprétation faite par le MPC de la notion de «pendant le vol» étant contestée,

la Cour doit recourir aux méthodes reconnues d'interprétation pour décider si cette condition est remplie.

- 3.2.2.2 La Cour rappelle d'abord que l'interprétation de la loi pénale par le juge est soumise au principe «nulla poena sine lege» posé à l'art. 1 CP (ATF 103 IV 129 consid. 3). Il ressort cependant des règles d'interprétation dégagées par la jurisprudence que le juge peut, sans violer ce principe, donner au texte légal une interprétation même extensive, afin d'en dégager le sens véritable, celui qui est seul conforme à la logique interne et au but de la disposition en cause; mais il faut que la solution ainsi trouvée s'impose d'une manière pressante, c'est-à-dire que, sans elle, l'application de la loi ne puisse pas correspondre à la véritable volonté du législateur (ATF 90 IV 187 consid. 6). Si une interprétation conforme à l'esprit de la loi peut s'écarter de la lettre du texte légal, le cas échéant au détriment de l'accusé, il reste que le principe «nulla poena sine lege» interdit au juge de se fonder sur des éléments que la loi ne contient pas, c'est-à-dire de créer de nouveaux états de fait punissables ou de proposer une interprétation si extensive de ceux qui existent que l'esprit de la loi n'est plus respecté (ATF 95 IV 73 consid. 3a). Il arrive cependant qu'en recherchant la volonté du législateur, le juge se heurte à une lacune de la loi. Lorsque cette lacune est le reflet d'un silence qualifié, le juge n'a pas à intervenir. En revanche, s'il arrive à la conclusion qu'il se trouve en présence d'une lacune proprement dite, il a le devoir de la combler, comme il le ferait en droit civil, avec cette réserve qu'en matière pénale, sa démarche ne saurait que profiter à l'accusé en vertu de l'art. 1 CP (ATF 101 Ib 154 consid. 2c; 87 IV 1 consid. 3a).
- 3.2.2.3 La loi s'interprète en premier lieu selon sa lettre (interprétation littérale). Si le texte n'est pas absolument clair, si plusieurs interprétations sont possibles, il convient de rechercher quelle est la véritable portée de la norme en la dégageant de tous les éléments à considérer, soit notamment des travaux préparatoires (interprétation historique), du but de la règle, de son esprit, ainsi que des valeurs sur lesquelles elle repose, singulièrement de l'intérêt protégé (interprétation téléologique) ou encore de sa relation avec d'autres dispositions légales (interprétation systématique) (ATF 142 IV 389 consid. 4.3.1; 136 III 283 consid. 2.3.1; 135 II 416 consid. 2.2 et les arrêts cités). Le Tribunal fédéral ne privilégie aucune méthode d'interprétation mais s'inspire d'un pluralisme pragmatique pour rechercher le sens véritable de la norme; il ne se fonde sur la compréhension littérale du texte que s'il en découle sans ambiguïté une solution matériellement juste (ATF 135 II 243 consid. 4.1; 133 III 175 consid. 3.3.1; 133 V 57 consid. 6.1).
- 3.2.2.4 En l'espèce, la notion de «pendant le vol» n'est pas définie dans le texte légal. Dans sa version allemande, l'art. 90 LA recourt au terme «während eines Flugs» tandis que le texte italien utilise celui de «durante un volo»; les trois textes étant similaires et n'apportant de ce fait pas de précision complémentaire, la Cour doit recourir aux autres méthodes d'interprétation afin de dégager la portée de l'expression de «pendant le vol».

- 3.2.2.5 La Cour rappelle préliminairement que lors de l'élaboration de la loi sur l'aviation en 1945, le législateur a fait le choix d'agir avec une «retenue extrême en ce qui concerne les définitions légales» abandonnées à la doctrine et la jurisprudence (Message du 23 mars 1945 concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 347). Dès lors que la loi fédérale sur l'aviation, adoptée en 1948, a été conçue pour s'intégrer dans le réseau des traités internationaux qui régissaient alors la navigation aérienne (CHASSOT, La responsabilité de l'exploitant d'aéronef en cas de réquisition par l'Etat, Commentaire de l'ATF 129 III 410, bulletin de l'Association suisse de droit aérien et spatial ASDA, n. 135 [2/2003], p. 42) et que l'un des principes qui a concouru à l'élaboration de la loi fédérale sur l'aviation consistait à adopter une législation «suffisamment élastique pour pouvoir s'adapter au développement du droit international» et qui tienne compte des principes reconnus en droit international, notamment confirmés par la Conférence mondiale du trafic aérien à Chicago (Message du 23 mars 1945 concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 330), il y a également lieu d'appréhender les instruments internationaux lorsqu'il est question d'interpréter la loi sur l'aviation.
- 3.2.2.6 D'un point de vue systématique, l'art. 90 LA figure au titre cinquième de la loi fédérale sur l'aviation, qui consacre les dispositions pénales, lui-même compris dans la deuxième partie de cette loi qui s'étend de l'art. 64 à l'art. 100<sup>ter</sup> LA et traite des «rapports juridiques résultant de la pratique de l'aviation». Les art. 64 ss LA règlent la question de la responsabilité civile de l'exploitant aéronautique.
- 3.2.2.6.1 Aux termes de l'art. 64 al. 1 LA, le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation contre l'exploitant de l'aéronef s'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef. Selon l'art. 64 al. 3 LA, l'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée. Cette définition ne restreint pas la responsabilité de l'exploitant aux seuls dommages provoqués par l'aéronef lorsqu'il se trouve déjà dans les airs, mais également aux dommages qui surviennent «lors des opérations de départ» de l'aéronef, soit lorsque celui-ci se trouve encore au sol. Toutefois, l'art. 64 LA ne précise pas ce qu'englobent les «opérations de départ», en particulier, si cette notion vise uniquement les manœuvres de décollage ou bien s'il faut également inclure toutes les opérations préalables au départ. Néanmoins, à la lecture du message du Conseil fédéral, il apparaît que le législateur a expressément écarté du champ d'application de l'art. 64 LA les accidents d'aéronefs au sol, à l'exception de ceux provoqués au cours de manœuvre d'envol ou d'atterrissage (Message du 23 mars 1945 concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 347). Les accidents provoqués par des aéronefs se trouvant au sol, sous réserve qu'ils aient été provoqués lors de manœuvre d'envol ou d'atterrissage, sont soumis au régime ordinaire des risques d'exploitation (Message du 23 mars 1945 concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 347).

- 3.2.2.6.2 Lorsqu'il a élaboré un régime juridique spécial de responsabilité pour les activités aéronautiques, le législateur semble ainsi avoir défini le vol non pas de manière dichotomique entre les situations dans lesquelles l'avion se trouve en l'air (vol au sens strict), par opposition à celles où l'avion se trouve au sol, mais de façon à ce que le vol comprenne également les manœuvres d'envol et d'atterrissage qui se produisent au sol (vol au sens large) et que ces manœuvres de vol au sens large impliquaient un régime juridique spécial. En revanche, les manœuvres qui ne sont pas directement liées aux phases d'envol et d'atterrissage ont été exclues du régime spécial de responsabilité civile prévue par la législation sur l'aviation et sont renvoyées aux dispositions générales de responsabilité.
- 3.2.2.6.3 De cette première analyse, la Cour retient que, sous l'angle du droit de la responsabilité civile, la législation fédérale sur l'aviation englobe dans la notion de «vol» le vol au sens strict ainsi que les phases de décollage et d'atterrissage (vol au sens large), mais n'inclut pas les autres manœuvres au sol.
- 3.2.2.7 La Convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (RS. 0.748.710.1, ci-après: Convention de Tokyo) retient à son art. 1§3 qu'un aéronef est en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. Cette définition est semblable à celle figurant à l'art. 1§1 de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers du 7 octobre 1952 (Convention de Rome), signée mais non ratifiée par la Suisse.
- 3.2.2.7.1 Quant à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (RS 0.748.710.3, ci-après: Convention de Montréal), l'art. 2§2 distingue la notion de «en vol» de celle de «en service». Selon cette disposition, l'aéronef est ainsi en service dès le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à préparer l'aéronef en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de 24 heures suivant tout atterrissage. En revanche, l'aéronef est «en vol» dès le moment où l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. Selon cette définition, l'aéronef n'est ainsi pas considéré comme en vol durant les phases de préparation du vol mais uniquement à l'issue de la phase d'embarquement, soit lorsque l'avion, portes fermées, est prêt au décollage.
- 3.2.2.7.2 Ces deux textes vont également dans le sens retenu à l'art. 64 al. 3 LA, soit que l'aéronef est considéré comme en vol lorsque, à l'issue de la phase de préparation du vol et l'embarquement terminé, celui-ci est prêt à entamer la phase de décollage.
- 3.2.2.7.3 Enfin, les traités internationaux opèrent également une distinction entre les différents types de circulation sur et aux alentours des aéroports. L'annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 (ci-

après: Convention de Chicago [RS 0.748.0]), distingue ainsi la «circulation aérienne», de la «circulation à la surface» et de la «circulation d'aérodrome».

- 3.2.2.7.4 La circulation aérienne comprend l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome. La circulation à la surface consiste en un déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages. Enfin, la circulation d'aérodrome renvoie à l'ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de ces aérodromes.
- 3.2.2.7.5 L'annexe 2 à la Convention de Chicago distingue également les notions d'«aire d'atterrissage», d'«aire de manœuvre», d'«aire de mouvement» et d'«aire de trafic». L'aire d'atterrissage est la partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. L'aire de mouvement s'entend comme étant la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic. L'aire de manœuvre est la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafics. Enfin, l'aire de trafic consiste en l'aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise du carburant, le stationnement ou l'entretien.
- 3.2.2.7.6 De cet examen sommaire de ces instruments internationaux, la Cour retient que la notion de «pendant le vol» figurant à l'art. 90 LA doit être comprise comme la phase durant laquelle l'aéronef initie le décollage, soit lorsque la force motrice de l'aéronef est employée dans le but de décoller, ce qui exclut les cas où le moteur de l'aéronef est utilisé non pas dans le but de décoller.
- 3.2.2.8 En l'occurrence, l'appareil était garé sur le parking de l'aéroclub d'U., soit sur une aire de trafic, lorsqu'il s'est mis en mouvement et a heurté la cabine d'avitaillement. L'ordonnance pénale du 20 janvier 2021 retient que «l'aéronef était en train d'effectuer des manœuvres de préparation en vue du décollage». Selon les explications du prévenu, il s'agissait toutefois de manœuvres de préparation du vol, en amont de la mise en circulation de l'aéronef sur l'aire de trafic (*taxi*), et en amont de la phase de décollage. En effet, à ce moment, le prévenu venait de terminer l'examen extérieur de l'appareil et de prendre position à l'intérieur de l'aéronef afin de procéder aux dernières vérifications usuelles, dans le cadre de la préparation du vol. Pour y procéder, le prévenu a dû mettre en marche le moteur de l'aéronef. Le prévenu n'était ainsi pas prêt au décollage, ce qu'il confirme, ni même prêt à mettre son appareil en mouvement. Il ne souhaitait d'ailleurs pas sa mise en mouvement. En effet, le prévenu a indiqué avoir mis les pieds sur ce qu'il pensait être alors les freins dans le but d'éviter

que l'appareil ne se mette en mouvement, et c'est à sa surprise que l'appareil s'est alors mis à avancer. Dans ces circonstances, l'on ne peut retenir que le prévenu était en train de décoller. Pour retenir que l'avion était «en vol», la Cour estime qu'il aurait fallu que le prévenu se trouve non pas sur le parking, mais déjà sur l'aire de décollage, dans la phase de décollage, respectivement d'envol, soit que la force motrice de son avion soit alors employée dans le but particulier de décoller. Tel n'était pas le cas, puisque l'allumage de l'appareil ne servait pas à propulser l'avion, mais à poursuivre les vérifications de l'appareil, dans la phase encore de préparation du vol.

3.2.2.9 Ainsi, rien n'indique que le législateur entendait étendre la notion de «pendant le vol» à n'importe quelle opération se déroulant au sol et impliquant un aéronef. Conformément au principe *nullum crimen sine lege*, il ne faut pas appliquer de manière extensive la portée de la notion de «pendant le vol» au cas d'un aéronef se trouvant dans un parking et qui se met en mouvement lors de la phase de vérification de l'appareil, préalable à un vol. La Cour ne voit pas en quoi l'art. 90 LA devrait étendre le champ de protection pénale, alors que s'agissant du champ de protection civile, celui-ci est restreint aux accidents survenus lors de l'envol de l'appareil, respectivement, son atterrissage, soit la phase où celui-ci s'apprête à décoller. Pour ces raisons, la Cour estime que l'élément constitutif «pendant le vol» n'est pas donné. Pour ce premier motif, il y a lieu de libérer le prévenu du chef d'accusation de mise en danger de l'aviation par négligence.

**3.2.3** En troisième lieu, l'auteur doit avoir mis en danger des biens d'une grande valeur appartenant à des tiers à la surface. Il s'agit d'un durcissement à la répression entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018, puisque sous l'ancien droit, la seule mise en danger d'un bien, indépendamment de sa valeur, suffisait pour retenir l'application de l'art. 90 LA.

3.2.3.1 Le texte légal n'indique pas ce qu'il faut entendre par «bien d'une grande valeur». Pour déterminer ce que signifie cette nouvelle condition, il y a également lieu de recourir aux règles interprétatives, dans le respect du principe *nullum crimen sine lege* (ATF 103 IV 129 consid. 3).

3.2.3.2 La Cour constate d'abord que le message du Conseil fédéral sur la révision partielle de la loi sur l'aviation est muet sur les raisons qui l'ont poussé à restreindre le champ d'application de l'art. 90 LA. Les versions allemande («von erheblichem Wert») et italienne («di notevole valore») ne permettent pas de dégager le sens de cette nouvelle disposition.

3.2.3.3 L'on retrouve toutefois les notions de «von erheblichem Wert» et de «notevole valore» dans la partie spéciale du Code pénal, notamment à l'art. 226<sup>bis</sup> CP qui réprime la mise en danger imputable à l'énergie nucléaire, à la radioactivité et aux rayonnements ionisants. La doctrine est divisée sur le seuil nécessaire pour retenir que le bien est d'une valeur considérable (PAREIN-

REYMOND/PAREIN/VUILLE, Commentaire romand CP II, 2017, n. 9 ad art. 226<sup>bis</sup> CP). Selon certains auteurs, il y a lieu d'appliquer par analogie la limite de CHF 10'000.- posée par la jurisprudence en lien avec les dommages à la propriété (STRATENWERTH/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II, Straftaten gegen Gemeininteressen, 7<sup>e</sup> éd., 2013, §30, n. 5 ; CORBOZ, Les infractions en droit suisse, volume 2, 3<sup>e</sup> éd., 2010, n. 10 ad art. 226<sup>bis</sup> CP). Une autre partie de la doctrine retient que pour déterminer si un bien revêt une valeur considérable au sens de l'art. 226<sup>bis</sup> CP, il ne suffit pas de simplement renvoyer à l'art. 144 al. 3 CP, mais il y a lieu de prendre également en considération les coûts des travaux d'assainissement (TRECHSEL/FINGERHUTH, Schweizerisches Strafgesetzbuch Praxiskommentar, 2<sup>e</sup> éd., 2013, n. 3 ad art. 226<sup>bis</sup> CP).

- 3.2.3.4 Dès lors que, pour interpréter la notion de «valeur considérable» prévue à l'art. 226<sup>bis</sup> CP, la doctrine renvoie, par analogie, à l'infraction de dommage à la propriété (art. 144 CP), l'art. 172<sup>ter</sup> CP, qui traite des éléments patrimoniaux de «faible valeur», devrait logiquement également trouver application. A teneur de cette disposition, si l'acte ne visait qu'un élément patrimonial de faible valeur ou un dommage de moindre importance, l'auteur sera, sur plainte, puni d'une amende (art. 172<sup>ter</sup> al. 1 CP).
- 3.2.3.5 Or, l'art. 172<sup>ter</sup> CP distingue la notion de «dommage» de celle de «valeur». Le dommage s'entend comme la diminution, même temporaire, de la valeur économique du patrimoine causée par l'infraction (JEANNERET, Commentaire romand CP II, 2017, n. 10 ad art. 172<sup>ter</sup> CP). En revanche, s'agissant de choses ayant une valeur marchande, c'est-à-dire ayant une valeur que l'on peut fixer objectivement, seule cette valeur vénale est déterminante (ATF 121 IV 261 consid. 2c). Sa détermination se fait au moyen d'une estimation de la valeur objective sur le marché au moment de la commission de l'infraction; un objet d'occasion est estimé à sa valeur amortie ensuite de son usage ou encore l'ampleur du préjudice occasionné en endommageant une chose sera valorisé à hauteur du prix de réparation, mais au maximum à la valeur actuelle de l'objet (JEANNERET, Commentaire romand CP II, 2017, n. 13 ad art. 172<sup>ter</sup> CP).
- 3.2.3.6 En l'occurrence, pour déterminer la valeur de la cabine d'avitaillement, le MPC se réfère à la doctrine et procède par renvoi à l'art. 144 al. 3 CP, qui réprime le dommage à la propriété. Le MPC estime que la valeur comptable ou d'amortissement de la station d'avitaillement est sans pertinence puisqu'elle n'indique pas le dommage effectivement subi par B. Il considère en revanche que seul le dommage est déterminant. Celui-ci se détermine en fonction des coûts nécessaires à la remise en l'état de la cabine d'avitaillement, soit le montant que devrait prendre en charge B. pour se trouver dans la situation qui était la sienne avant l'incident (dossier MPC, pag. 16-00-00-0031).
- 3.2.3.7 La Cour ne peut suivre le raisonnement du MPC. En effet, si la notion «de grande valeur» est sujette à interprétation, il n'en demeure pas moins que le texte de



l'art. 90 LA utilise non pas le terme de dommage, mais bien celui de valeur. L'art. 90 LA constitue d'ailleurs une infraction de mise en danger concrète qui est réalisée indépendamment de la survenance d'un dommage. Dès lors que celle-ci réprime le simple fait de créer un état de danger sans déboucher sur un résultat, le commandant d'un aéronef est punissable alors même qu'aucun dommage n'est survenu, pour autant que le bien mis en danger soit de «grande valeur». De l'avis de la Cour, le MPC ne peut substituer le terme de «dommage» à celui de «valeur». Au contraire, il y a bien lieu d'examiner la valeur de la station endommagée pour déterminer si l'art. 90 LA s'applique ou non au cas d'espèce.

3.2.3.8 B. a indiqué avoir transmis toutes les informations propres à déterminer la valeur de la cabine au moment de l'incident et que les recherches sur le financement initial de cette cabine impliqueraient des recherches disproportionnées vu l'ancienneté dudit financement. Ces pièces n'étant plus en possession, seule une expertise permettrait en l'état de déterminer la valeur de celle-ci, et de trancher ultimement la question de savoir si la cabine d'avitaillement constituait, lors de l'incident, un bien de grande valeur ou non.

3.2.3.9 Toutefois, la Cour est d'avis que la mise en œuvre d'une telle expertise serait manifestement disproportionnée pour plusieurs raisons. D'abord, la cabine n'existant plus, puisqu'elle a été démolie lors des travaux de rénovation de la station d'avitaillement et remplacée par une simple armoire métallique, l'expert ne pourrait examiner sur place l'installation et devrait recourir à des pièces qui n'existent plus ou sont difficilement accessibles. Ensuite, les photos prises sur les lieux après la collision laissent entrevoir, d'une manière générale, une infrastructure vétuste, en métal rouillé, couverte d'une couche de peinture défraîchie (par exemple l'inscription «F.» figurant en blanc sur le côté de la toiture a perdu de la couleur, la peinture blanche est parsemée de tâches de rouille). Le fait d'ailleurs que cette cabine ait été remplacée par une simple armoire métallisée en dit long sur la valeur de la cabine, respectivement son utilité pour B. De plus, le fait que B. n'ait pas procédé aux travaux de remise en état de la cabine, mais ait entrepris des travaux de modernisation de la station, semble aller en ce sens que la cabine endommagée, n'était non seulement plus aux normes, mais avait une valeur économique dérisoire pour son propriétaire. Quant aux travaux de rénovation, B. a indiqué dans le formulaire destiné à l'OFAC que ceux-ci seraient sans impact opérationnel (l'avitaillement se faisant par camion pendant la semaine d'indisponibilité, selon procédure existante), et sans incidence sur la sécurité. Il est d'ailleurs suggéré de ne pas soumettre le projet à une quelconque procédure d'approbation, ni à une étude d'impact environnemental, ni à un «safety assessment». Ces éléments tendent plutôt à indiquer qu'il ne s'agissait pas d'une infrastructure aéroportuaire particulière. Le fait, enfin, que l'affaire ait été réglée par convention en 2017, que B. ait renoncé à se constituer partie plaignante rend également la mise en œuvre d'une telle expertise particulièrement disproportionnée, au regard des intérêts en jeu.

- 3.2.3.10 Dès lors qu'il n'est à ce stade raisonnablement plus possible de déterminer la valeur de la cabine, la condition de «biens de grande valeur» n'est pas réalisée, et pour ce second motif, le prévenu doit être libéré du chef d'accusation de mise en danger de l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA).
- 3.2.3.11 Pour ces raisons, la Cour ne peut raisonnablement retenir que cette station d'avitaillement revêtait une «grande valeur». Un autre élément constitutif de l'infraction de mise en danger par l'aviation n'étant pas réuni, le prévenu doit être acquitté pour ce second motif.
- 3.2.4** Enfin, la Cour constate que l'art. 90 al. 2 LA présuppose aussi que l'auteur ait agi par négligence.
- 3.2.4.1 Agit par négligence quiconque, par une imprévoyance coupable, commet un crime ou un délit sans se rendre compte des conséquences de son acte ou sans en tenir compte (art. 12 al. 3 CP). L'imprévoyance est coupable quand l'auteur n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle. Si la doctrine et la jurisprudence font preuve d'une certaine souplesse s'agissant de la description des éléments constitutifs subjectifs de l'infraction dans l'acte d'accusation, les exigences s'avèrent plus élevées s'agissant d'infractions commises par négligence (SCHUBARTH/GRAA, Commentaire romand CP II, 2017, n. 52 ad art. 325 CPP). Ainsi, le cas échéant, l'acte d'accusation devra indiquer l'ensemble des circonstances faisant apparaître en quoi l'auteur a manqué de diligence dans son comportement, ainsi que le caractère prévisible et évitable du résultat (ATF 102 IV 348 consid. 3c in JdT 1996 IV 144; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_963/2015 du 19 mai 2016 consid. 1.3.2; voir aussi SCHUBARTH/GRAA, Commentaire romand CP II, n. 52 ad art. 325 CPP). L'acte d'accusation devra, en outre, préciser quelles normes de comportement auraient dû conduire le prévenu à adopter un comportement particulier, ou à tout le moins définir de quelle manière celui-ci aurait pu se conduire diligemment (SCHUBARTH/GRAA, op. cit.). La seule mention selon laquelle l'auteur a agi par négligence s'avère en principe insuffisante (SCHUBARTH/GRAA, op. cit.). Lorsqu'une infraction peut être commise, indifféremment, tant intentionnellement que par négligence, l'acte d'accusation doit préciser ce qu'il en était chez l'auteur de l'infraction, sans quoi l'un des éléments constitutifs de l'infraction ne serait pas du tout évoqué, en violation du principe de l'accusation (SCHUBARTH/GRAA, op. cit.).
- 3.2.4.2 En l'occurrence, l'acte d'accusation ne contient aucun développement en fait sur l'élément constitutif subjectif de négligence requis pourtant à l'art. 90 al. 2 LA. Il y est simplement expliqué que le prévenu a admis avoir agi par négligence en perdant «fautivement» la maîtrise de son aéronef. Rien ne démontre dans le dossier que le prévenu ait commis une faute, ou qu'il ait violé un devoir de prudence et que cette violation constituerait, en sus, une imprévoyance coupable. Par ailleurs, l'acte d'accusation ne mentionne pas – même

brèvement – quelle règle de comportement le prévenu aurait dû suivre et comment, en faisant preuve de prudence, celui-ci aurait pu éviter la mise en danger réprimée à l'art. 90 al. 2 LA. Au contraire, il ressort du dossier que le prévenu a scrupuleusement suivi sa check-list (dossier MPC, pag. 13-00-00-0005; PV d'audition du 14 juin 2021, p. 4). Alors que l'avion commençait à se mettre en mouvement, le prévenu a aussitôt réagi et a été en mesure de réduire la puissance du moteur (dossier MPC, pag. 13-00-00-0006), puis d'entreprendre une tentative d'évitement par un virage à droite avec le gouvernail (dossier MPC, pag. 13-00-00-0006). Cette manœuvre, effectuée sur moins de 10 mètres de distance et alors que l'appareil prenait de la vitesse, n'a pas été vaine, mais au contraire, a eu pour effet de maintenir une vitesse maximale de 10 km/h et d'éviter que l'avion ne percute frontalement la pompe à essence (dossier MPC, pag. 13-00-00-0006). Seule l'aile gauche a finalement percuté la partie gauche de la station d'avitaillement, ramenant, sous l'effet de levier, l'hélice contre la cabine juxtaposant la pompe à essence. Aussi, le prévenu n'était pas alcoolisé lors de l'évènement (dossier MPC, pag. 10-00-00-0003). Le dossier pénal ne contient par ailleurs aucun élément propre à retenir une faute particulière du prévenu (inattention résultant de l'emploi du téléphone, chaussures inadaptées à la conduite, absence de lunettes de soleil, etc.).

3.2.4.3 Au vu des éléments, la Cour estime que l'élément constitutif subjectif n'a pas été démontré et pour ce troisième motif, l'infraction de mise en danger par l'aviation par négligence ne peut être retenue.

3.3 Pour ces motifs, la Cour juge que les charges retenues contre le prévenu doivent être abandonnées et celui-ci doit être acquitté.

#### **4. Frais de procédure**

4.1 Les frais de procédure se composent des émoluments visant à couvrir les frais et les débours effectivement supportés (art. 422 al. 1 CPP). Les émoluments sont dus pour les opérations accomplies ou ordonnées par la police judiciaire fédérale et le MPC dans la procédure préliminaire, ainsi que par la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral dans la procédure de première instance (art. 1 al. 2 du règlement du Tribunal pénal fédéral sur les frais, émoluments, dépens et indemnités de la procédure pénale fédérale du 31 août 2010 [RS 173.713.162, ci-après: RFPPF]). Le montant de l'émolument est calculé en fonction de l'ampleur et de la difficulté de la cause, de la façon de procéder des parties, de leur situation financière et de la charge de travail de chancellerie (art. 5 RFPPF). Les émoluments perçus dans la procédure préliminaire et celle de première instance sont énumérés aux art. 6 et 7 RFPPF. Quant aux débours, ils comprennent notamment les frais imputables à la défense d'office et à l'assistance judiciaire gratuite, les frais de traduction, les frais d'expertise, les frais

de participation d'autres autorités, les frais de port et de téléphone et d'autres frais analogues (art. 1 al. 3 RFPPF).

En cas de classement ou d'acquittement, conformément au principe posé par l'art. 423 CPP, les frais de procédure sont supportés par la Confédération qui a conduit la procédure (FONTANA, Commentaire Romand, 2<sup>e</sup> éd., 2019, n. 2 ad art. 426 CPP).

- 4.2** En l'espèce, l'ordonnance pénale du 20 janvier 2021 chiffre les frais de procédure à CHF 1'000.-. Quant aux émoluments et débours de la procédure de première instance, la Cour les fixe, compte tenu de l'ampleur et la difficulté de la cause, à CHF 600.-, ce qui porte le total des frais de la procédure à CHF 1'600.-.
- 4.3** Au vu des considérants, la Cour met les frais totaux de procédure à la charge de la Confédération.

## **5. Indemnités**

- 5.1** Si le prévenu est acquitté totalement ou en partie ou s'il bénéficie d'une ordonnance de classement, il a notamment le droit à une indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (art. 429 al. 1 let. a CPP). Selon le Message du Conseil fédéral, l'Etat ne prend en charge les frais de défense que si l'assistance d'un avocat était nécessaire compte tenu de la complexité de l'affaire en fait ou en droit et que le volume de travail et donc les honoraires étaient ainsi justifiés (Message du 21 décembre 2005 relatif à l'unification du droit de la procédure pénale, FF 2006 1057, 1312). Le Tribunal fédéral a déjà jugé que, dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable du recours à un avocat, il doit être tenu compte, outre de la gravité de l'infraction et de la complexité de l'affaire en fait ou en droit, de la durée de la procédure et de son impact sur la vie personnelle et professionnelle du prévenu (ATF 142 IV 45 consid. 2.1; 138 IV 197 consid. 2.3.5).

En ce qui concerne les procédures fédérales, le RFPPF prévoit un tarif horaire de CHF 200.- à 300.-. Ce tarif est applicable tant à l'avocat commis d'office qu'à la défense privée (ATF 142 IV 163 consid. 3.1). S'agissant de l'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable des droits de procédure (art. 429 al. 1 let. a CPP), la Cour fixe ordinairement le tarif usuel des avocats à CHF 230.- pour les heures de travail et à CHF 200.- pour les heures de déplacement et d'attente, lorsque l'affaire ne présente pas de circonstances extraordinaires (décisions du Tribunal pénal fédéral BB.2019.45 du 18 septembre 2019 consid. 3.1 et SK.2018.47 du 26 avril 2019 consid. 6.1).

- 5.2** En l'espèce, le défenseur du prévenu a transmis à la Cour le 15 juin 2021 une note d'honoraires portant sur des frais de défense, TVA comprise, à concurrence

de CHF 12'747.15. Selon le détail figurant en annexe de ce document, les prestations réalisées s'étendent sur une période du 18 mai 2020 au 15 juin 2021 et se composent de 16 analyses juridiques (354 minutes soit 5.9 heures), 28 téléphones (324 minutes soit 5.4 heures), 21 emails (150 minutes soit 2.5 heures), huit courriers (324 minutes soit 5.4 heures), huit recommandés, deux déterminations (444 minutes soit 7.4 heures), un rendez-vous avec son client (30 minutes soit 0.5 heure), une audition à Berne (78 minutes soit 1.3 heure), une audience à Bellinzone (102 minutes soit 1.7 heure), une préparation d'audience (162 minutes soit 2.7 heures) et totalisent 32.8 heures de travail. A cela s'ajoutent le temps dévolu au trajet de Fribourg à Berne (2 heures) et celui résultant du trajet de Fribourg à Bellinzone (7 heures) ainsi que les frais y afférents, soit CHF 29.60 s'agissant du premier trajet et CHF 127.- en ce qui concerne le second.

### 5.3

La Cour estime que les faits de la cause ne présentaient pas de complexité particulière, puisqu'ils étaient entièrement reconnus par le prévenu (dossier MPC, pag. 16-00-0006). Seule l'interprétation de deux notions juridiques était litigieuse. Le dossier pénal indique que l'avocat du prévenu a contacté téléphoniquement le 18 mai 2018 le MPC pour s'entretenir sur le dossier de la cause (dossier MPC, pag. 16-00-00001), avant de former opposition à l'ordonnance pénale le 20 mai 2020 (dossier MPC, pag. 16-00-00004). Dans cette écriture d'une seule page il sollicite la consultation du dossier pénal ainsi qu'un délai pour motiver l'opposition. Le 1<sup>er</sup> septembre 2020, le défenseur du prévenu a adressé une détermination de trois pages (dossier MPC, pag. 16-00-00006). Entre temps, l'avocat a adressé divers courriels dont l'un à B. pour déterminer la valeur de la cabine d'avitaillement (dossier MPC, pag. 16-00-00009) et un autre à un collaborateur de la société E. pour clarifier la question d'un éventuel risque d'explosion (dossier MPC, pag. 16-00-00025). L'audition du prévenu s'est tenue le 24 novembre 2020 dans les locaux du MPC, à Berne, étant précisé que l'avocat du prévenu n'a posé qu'une seule question à son client (dossier MPC, pag. 13-00-00-0008). Le MPC a procédé à différents actes de procédure ensuite de cette audition avant de rendre une seconde ordonnance pénale, le 20 janvier 2021, qui reprend en substance la même motivation que la première, et contre laquelle le prévenu a formé opposition le 29 janvier 2021. Le prévenu a sollicité un complément de preuves (dossier MPC, pag. 16-00-00030) et a motivé son opposition en cinq pages le 23 février 2021 (dossier MPC, pag. 16-00-00033 ss). Cette motivation reprend dans l'essentiel les arguments déjà soulevés dans la détermination du 1<sup>er</sup> septembre 2020. Ensuite de la transmission du dossier à l'autorité de céans, le 2 mars 2021, le défenseur du prévenu a sollicité un complément de preuves le 10 mars, complément réitéré le 26 avril 2021. L'audience des débats s'est tenue le 14 juin 2021 et a duré 1h40, l'avocat du prévenu n'ayant pas posé de questions à son client et ayant plaidé pendant une vingtaine de minutes.

**5.4** Les questions juridiques soulevées par le défenseur du prévenu étaient certes pertinentes, et ont nécessité un important travail de recherche rendu difficile du fait de l'absence de jurisprudence et du faible développement doctrinal autour des questions soulevées. Toutefois, les deux oppositions formées par le prévenu se fondent sur une argumentation substantiellement identique. La seconde opposition aurait pu largement bénéficier du résultat des recherches juridiques entreprises lors de la première opposition. De plus, la Cour rappelle que, conformément à l'art. 354 al. 2 CPP, l'opposition du prévenu n'a pas à être motivée. Ainsi, les déterminations de son avocat n'étaient pas strictement nécessaires pour la défense du prévenu. Par ailleurs, l'avocat du prévenu se présente sur son site internet en tant que spécialiste du droit aérien, et expose être au bénéfice d'une grande expérience dans ce domaine, domaine dans lequel il publie d'ailleurs des articles juridiques. Lors de sa plaidoirie, il a souligné être familier avec les procédures pénales administratives dans le domaine de l'aviation. Dès lors, l'on pouvait attendre, au vu de sa large expérience du droit aérien que l'avocat nécessite moins de temps qu'un confrère non versé dans le domaine pour effectuer ses recherches et pour rédiger ses écritures. S'agissant de celles-ci, l'avocat n'a pas formellement rédigé de mémoires, mais uniquement des courriers et courriels. Ces courriers reposent essentiellement sur la même argumentation et ne nécessitaient dès lors pas, à chaque fois, des heures de rédaction. De plus, la multitude d'emails et de téléphones figurant dans la note d'honoraire n'est en rien expliquée. L'avocat indique avoir consacré 7.9 heures dans ses correspondances téléphonique et écrite alors que la procédure a duré onze mois, parmi lesquels plusieurs mois de latence procédurale où l'activité de l'avocat n'était pas sollicitée. La Cour peine dès lors à saisir en quoi ce nombre important de correspondances était nécessaire à la défense du prévenu. En définitive, la proactivité déployée par le défenseur dans ce dossier semble bien plus résulter de l'intérêt personnel que porte le défenseur pour le droit aérien, respectivement, le développement jurisprudentiel du droit aérien. Celle-ci va au-delà de ce qui est strictement nécessaire à une défense raisonnable du prévenu. La note d'honoraires doit partant être réduite.

**5.5** La Cour retient que, au vu des enjeux procéduraux en question, compte tenu de l'absence de complexité des faits, de la durée et de la nature de la procédure, de l'absence de partie plaignante à celle-ci, et de la spécialisation du mandataire dans ce domaine, l'exercice des droits de défense aurait déjà pu être raisonnablement exercé si le défenseur avait consacré pour toutes ses démarches 16 heures de travail effectif (8 heures de recherche, 3 heures de préparation des séances tenues à Berne et Bellinzone [étant donné qu'une seule question n'a été posée lors de l'audition du 24 novembre et aucune n'a été posée lors des débats], 2 heures de correspondances écrite et téléphonique, et 3 heures de séances à Berne et Bellinzone). A cela s'ajoute le temps consacré aux déplacements, soit au total 9 heures, ainsi que le remboursement des billets de train du défenseur, soit CHF 29.60 s'agissant du trajet aller-retour, 1<sup>re</sup> classe,

demi-tarif, de Fribourg à Berne et CHF 156.60 s'agissant du trajet aller-retour, 1<sup>re</sup> classe, demi-tarif, de Fribourg à Bellinzone.

- 5.6** Conformément au tarif horaire applicable, il y a lieu de retenir une indemnité de CHF 5'480.- (16 heures x 230 et 9 heures x 200) à titre de frais de défense (honoraires de Me Philippe Renz), montant auquel s'ajoute la TVA (7.7%), soit CHF 5'902.- (5'480 + 422). A celle-ci s'ajoutent les débours chiffrés à CHF 186.20 (29.60 + 156.60) pour les trajets. Partant, la Confédération versera au prévenu une indemnité de CHF 6'088.20 (5'902 + 186.20) pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (art. 429 al. 1 let. a CPP).
- 5.7** Le prévenu n'ayant fait valoir aucun dommage économique subi au titre de sa participation obligatoire à la procédure pénale (art. 429 al. 1 let. b CPP), ni aucun tort moral (art. 429 al. 1 let. c CPP), aucune indemnité ne lui est octroyée.

**Par ces motifs, la Cour prononce:**

- I. A. est acquitté du chef d'accusation de mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA).
- II. Les émoluments judiciaires se montent à CHF 1'600.-. Ils sont à la charge de la Confédération.
- III. La Confédération versera à A. une indemnité de CHF 6'088.20 pour ses dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (art. 429 al. 1 let. a CPP).

Au nom de la Cour des affaires pénales  
du Tribunal pénal fédéral

La juge unique

Le greffier

Une expédition du jugement motivé est adressée à

- Ministère public de la Confédération, Caterina Aeberli, Procureure fédérale
- Maître Philippe Renz

Après son entrée en force, la décision sera communiquée au Ministère public de la Confédération en tant qu'autorité d'exécution (version complète)



### **Appel à la Cour d'appel du Tribunal pénal fédéral**

L'appel est recevable contre les jugements de la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral qui ont clos tout ou partie de la procédure. L'appel doit être annoncé par écrit ou oralement à la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral **dans le délai de 10 jours** à compter de la communication du jugement (art. 399 al. 1 en lien avec l'art. 398 al. 1 CPP ; art. 38a LOAP).

La juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur tous les points attaqués du jugement. L'appel peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, pour constatation incomplète ou erronée des faits ainsi que pour inopportunité (art. 398 al. 2 et 3 CPP).

La partie qui annonce l'appel adresse à la Cour d'appel du Tribunal pénal fédéral une déclaration d'appel écrite **dans les 20 jours** à compter de la notification du jugement motivé. Dans sa déclaration, elle doit indiquer si elle entend attaquer le jugement dans son ensemble ou seulement sur certaines parties, les modifications du jugement de première instance qu'elle demande et ses réquisitions de preuves. Quiconque attaque seulement certaines parties jugement est tenu d'indiquer dans la déclaration d'appel, de manière définitive, sur quelles parties porte l'appel (art. 399 al. 3 et 4 CPP).

### **Observation des délais**

Les écrits doivent être remis au plus tard le dernier jour du délai à l'autorité pénale, à la Poste suisse, à une représentation consulaire ou diplomatique suisse ou, s'agissant de personnes détenues, à la direction de l'établissement carcéral (art. 91 al. 2 CPP).

**Expédition: 18 juin 2021**