

Bundesstrafgericht
Tribunal pénal fédéral
Tribunale penale federale
Tribunal penal federal



Numéro du dossier: SK.2018.55

Jugement du 8 avril 2020

Cour des affaires pénales

Composition

Le juge pénal fédéral Patrick Robert-Nicoud, juge unique,
la greffière Marine Neukomm

Parties

MINISTÈRE PUBLIC DE LA CONFÉDÉRATION,
représenté par Monsieur Marco Renna, Procureur fédéral,

contre

A., défendu par Maître Richard Calame,

Objet

Renvoi du Tribunal fédéral
Lésions corporelles graves par négligence, entrave par négligence à la circulation publique, mise en danger par l'aviation par négligence

Procédure:

- A.** Par jugement du 7 décembre 2016 dans la cause SK.2016.27, la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral (ci-après: la Cour) a reconnu A. coupable de lésions corporelles graves (art. 125 al. 2 CP), d'entrave par négligence à la circulation publique (art. 237 ch. 2 CP) et de mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA). Elle l'a condamné à une peine pécuniaire de 120 jours-amende à CHF 160.- le jour avec sursis pendant deux ans et à une amende d'un montant de CHF 3'800.- convertible en une peine privative de liberté de substitution de 24 jours en cas de non-paiement fautif, ainsi qu'au paiement des frais de procédure (au total CHF 35'815.98).
- B.** Le 29 septembre 2017, A., sous la plume de son conseil Maître Richard Calame, a déposé un recours en matière pénale auprès du Tribunal fédéral contre ledit jugement. Il a conclu, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de sa condamnation et à son acquittement, ainsi qu'au versement d'une indemnité de CHF 60'000.-.
- C.** Par arrêt 6B_1132/2017 du 3 octobre 2018, le Tribunal fédéral a admis le recours formé par A., annulé le jugement attaqué et renvoyé la cause à la Cour pour nouvelle décision. Au considérant 1.10 dudit arrêt, le Tribunal fédéral a retenu qu'il incombait à la Cour d'examiner si l'accident aurait pu être évité dans le cas où le recourant aurait choisi la configuration de décollage «flaps approach». Plus particulièrement, la Cour doit établir si l'avion, en configuration «flaps approach», aurait pu décoller ou s'arrêter sur la distance de la piste malgré le freinage involontaire durant la phase d'accélération. En d'autres termes, elle doit établir [...] si ce choix est en lien de causalité naturelle et adéquate avec l'accident. Dans ce cadre, la Cour doit également examiner si la causalité adéquate n'a pas été interrompue par le freinage involontaire.
- D.** Le 9 octobre 2018, les parties ont été informées de la composition de la Cour et de l'enregistrement sous la référence SK.2018.55 de la cause renvoyée par le Tribunal fédéral (TPF 7.120.001).
- E.** Le 14 décembre 2018, la Cour a informé les parties qu'elle entendait ordonner d'office un complément d'expertise et désigner comme expert B., auteur de l'expertise préexistante. Elle a réservé la question de la tenue de nouveaux débats en fonction du résultat de l'expertise complémentaire et des éventuelles offres de preuves formulées par les parties. Ces dernières ont été invitées à se déterminer au sujet du choix de l'expert et à soumettre des questions complémentaires (TPF 7.264.1.003).

- F.** Dans le même temps, les parties ont été invitées à formuler d'éventuelles offres de preuves complémentaires (TPF 7.264.1.003). Le 30 janvier 2019, A. a indiqué ne pas avoir d'observation à formuler quant au choix de l'expert et aux questions formulées par la Cour et ne pas avoir de question complémentaire à ce stade. A. a également indiqué ne pas avoir d'offre de preuves complémentaires à formuler (TPF 7.521.002). Le 31 janvier 2019, le Ministère public de la Confédération (ci-après: MPC) a indiqué n'avoir aucune requête complémentaire, ni quant à l'expert, ni quant au complément d'expertise, ni quant aux preuves en général (TPF 7.510.002).
- G.** Le 4 février 2019, la Cour a mandaté B. afin d'effectuer un complément d'expertise (TPF 7.264.1.006). Il lui a été demandé de répondre à la question suivante: «L'accident aurait-il pu être évité, malgré le freinage intervenu durant la phase d'accélération, si les volets avaient été configurés en position d'approche («flaps approach») ? Autrement dit: a) L'avion aurait-il pu décoller? b) Le cas échéant, l'avion aurait-il pu s'arrêter sur la longueur de la piste?» (TPF 7.264.1.010).
- H.** Le 11 mars 2019, l'expert a rendu son complément d'expertise. Il a répondu par l'affirmative à la question 1a et par la négative à la question 1b (TPF 7.264.1.012).
- I.** Le 24 avril 2019, après traduction de l'expertise, la Cour a transmis aux parties la version définitive de la traduction et invité ces dernières à faire part de leurs éventuelles observations (TPF 7.264.1.028).
- J.** Le 9 mai 2019, A. a demandé un nouveau complément d'expertise (TPF 7.521.011). Le 28 mai 2019, la Cour a rejeté dite demande (TPF 7.400.010).
- K.** Le 5 juin 2019, A. a demandé la tenue de nouveaux débats (TPF 7.521.108).
- L.** Le 14 juin 2019, A. a demandé l'audition de deux experts privés mandatés par la défense et formulé une requête de seconde expertise (TPF 7.521.110). Le 25 juin 2019, la Cour a informé A. qu'il avait d'ores et déjà renoncé à demander d'autres moyens de preuves le 30 janvier 2019 (TPF 7.521.002), que la Cour s'était déjà prononcée le 28 mai 2019 sur la requête de complément d'expertise (cf. *supra*, consid. J) et que par conséquent, ces deux requêtes seraient traitées à titre préjudiciel aux débats (TPF 7.400.013).
- M.** Le 28 juin 2019, les parties ont été informées que les débats se tiendraient les 24 et 25 septembre 2019 (TPF 7.310.008). Ont été cités le MPC, A. en sa qualité

de prévenu et son conseil, Maître Richard Calame (TPF 7.320.001; 7.331.001; 7.331.004).

- N.** Les débats ont eu lieu le 24 septembre 2019. A titre préjudiciel, A. a demandé que soient ordonnées une nouvelle expertise (TPF 7.720.003) et l'audition comme témoins de deux personnes mandatées par la défense pour donner leur point de vue technique (TPF 7.720.007). La Cour a rejeté ces réquisitions (TPF 7.720.007). A. a été entendu comme prévenu. Les parties n'ont pas formulé d'offre de preuves complémentaires au terme de la procédure probatoire (TPF 7.720.008). Le MPC a requis qu'A. soit reconnu coupable de lésions corporelles graves par négligence, d'entrave par négligence à la circulation publique et de mise en danger par l'aviation par négligence; qu'il soit condamné à une peine pécuniaire de 120 jours-amende à 160.- le jour avec sursis pendant deux ans; qu'il soit condamné à une amende de CHF 3'600.- et, en cas de non-paiement fautif, à une peine privative de liberté de substitution de 24 jours; que les objets séquestrés le 1^{er} novembre 2012 soient restitués à l'assurance E., soit deux roues de l'aéronef HB-GPL, le système de freinage de l'aéronef HB-GPL et la documentation et les manuels qui se trouvaient à bord de l'aéronef HB-GPL; que les bandes d'enregistrement du Cockpit Voice Recorder (CVR) et le dossier relatif à l'enquête de sécurité dirigée par le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE), séquestrés le 30 novembre 2012, soient restitués au S; qu'A. soit condamné à payer les frais de la cause, pour un montant de CHF 31'899.48, auquel s'ajoutent les débours et émoluments du Tribunal pénal fédéral. Maître Richard Calame a plaidé et conclu à ce qu'A. soit acquitté des chefs d'accusation de lésions corporelles graves par négligence, d'entrave par négligence à la circulation publique et de mise en danger par l'aviation par négligence; que les frais soient laissés à la charge de l'Etat; qu'une indemnité soit allouée à A., sur la base de l'art. 429 al. 1 CPP, à hauteur de CHF 95'000.- (TPF 7.720.015).
- O.** Les parties ont renoncé à la communication orale du jugement; par conséquent, la Cour les a informées que le jugement motivé leur serait communiqué ultérieurement par écrit (TPF 7.720.015).

La Cour considère en droit:

1. Procédure et questions préjudicielles

1.1 Compétence

La Cour examine d'office si sa compétence à raison de la matière est donnée au regard de l'art. 35 al. 1 de la loi fédérale du 19 mars 2010 sur l'organisation des autorités pénales de la Confédération (LOAP; RS 173.71) et des art. 23 et 24 CPP. A teneur de l'art. 98 al. 1 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0), les infractions commises à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction pénale fédérale, sous réserve de l'art. 98 al. 2 LA, inapplicable en l'espèce.

Dans le cas présent, les infractions reprochées au prévenu, soit les lésions corporelles graves par négligence, l'entrave à la circulation publique par négligence ainsi que la mise en danger par l'aviation par négligence, se rapportent toutes à des faits intervenus alors que le prévenu pilotait un aéronef à moteur immatriculé au registre matricule suisse au sens de l'art. 55 LA. La compétence fédérale est donc donnée (art. 98 al. 1 LA e. r. art. 23 al. 2 CPP). La compétence du juge unique de la Cour des affaires pénales se fonde sur l'art. 19 al. 2 let. b CPP en relation avec l'art. 36 al. 2 LOAP.

1.2 Droit applicable

L'accident s'est produit le 15 janvier 2010; il y a lieu de déterminer le droit qui lui est applicable.

La Convention relative à l'aviation civile internationale (convention OACI; RS 0.748.0) a été ratifiée par la Suisse le 6 février 1944 et est entrée en vigueur pour elle le 4 avril 1947. Outre ses dispositions conventionnelles, elle comporte à l'heure actuelle 19 annexes amendées séparément (cf. RO 2008 2941). Seules celles en vigueur au moment des faits trouvent application.

En droit national, sont applicables dans leur teneur au moment des faits les art. 125 et 237 CP, la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0), l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation (OSAv; RS 748.01) ainsi que l'ordonnance du 22 janvier 1960 sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef (RS 748.225.1).

1.3 Questions préjudicielles

1.3.1 Modification de l'acte d'accusation

1.3.1.1 A. a demandé, lors des questions préjudicielles, si le MPC entendait modifier son acte d'accusation à la suite de l'arrêt de renvoi du Tribunal fédéral. En effet, selon lui, l'acte d'accusation tel qu'il a été rédigé n'est plus d'actualité.

1.3.1.2 En vertu de l'art. 333 al. 1 CPP, le tribunal donne au ministère public la possibilité de modifier l'acte d'accusation lorsqu'il estime que les faits exposés dans l'acte d'accusation pourraient réunir les éléments constitutifs d'une autre infraction, mais que l'acte d'accusation ne répond pas aux exigences légales. Lorsqu'il appert durant les débats que le prévenu a encore commis d'autres infractions, le tribunal peut autoriser le ministère public à compléter l'accusation (al. 2).

1.3.1.3 Dans le cas d'espèce, il y a lieu de relever que le moyen soulevé par A. au stade des questions préjudicielles constituait davantage une question au MPC qu'une requête au Tribunal. A. n'a d'ailleurs pas formulé de conclusion précise. En tout état de cause, les conditions énoncées aux al. 1 et 2 de l'art. 333 CPP n'étant pas réunies en l'occurrence, il n'y a pas de motif de renvoyer l'acte d'accusation. Le grief invoqué par la défense doit donc être écarté.

1.3.2 Nouvelle expertise

1.3.2.1 A. a demandé que soient ordonnées une nouvelle expertise et l'audition comme témoins de deux personnes mandatées par la défense pour donner leur point de vue technique (cf. *supra*, consid. N). La Cour a rejeté ses requêtes par décision rendue sur le siège, après que les parties ont été invitées à plaider (TPF 7.720.007).

1.3.2.2 Le 14 décembre 2018, suite à l'arrêt de renvoi du Tribunal fédéral, la Cour a ordonné d'office un complément d'expertise confié à l'expert B., déjà auteur des rapports d'expertise dans le dossier SK.2016.27. Invitées à se déterminer, les parties n'ont pas formulé d'observation quant au choix de l'expert et aux questions posées par la Cour; A. s'est réservé la possibilité de soumettre des questions supplémentaires après réception du rapport d'expertise complémentaire (TPF 7.521.002).

Le 24 avril 2019, le rapport d'expertise traduit en langue française a été transmis aux parties, assorti d'un délai pour prendre position (TPF 7.400.005).

Le 9 mai 2019, A. a demandé un nouveau complément d'expertise (TPF 7.521.011), basé sur le fait que deux experts privés distincts et indépendants contactés par lui aboutissaient à des conclusions différentes. Le 28 mai 2019, la Cour a rejeté dite demande au motif qu'elle ne comportait pas de question précise, tendait plutôt à la désignation d'un nouvel expert et était en cela insuffisamment motivée (TPF 7.400.010).

Le 14 juin 2019, A. a sollicité, à titre de moyens de preuves, l'audition des deux personnes dont l'avis contredisait celui exprimé dans le complément d'expertise, ainsi que le diligentement d'une nouvelle expertise (TPF 7.521.110 ss).

Le 25 juin 2019, la Cour a indiqué que dites requêtes seraient traitées à titre préjudiciel, à l'ouverture des débats (TPF 7.400.013). Aux débats, le 24 septembre 2019, le Tribunal a rejeté les requêtes (TPF 7.720.007).

1.3.2.3 Aux termes de l'arrêt du Tribunal fédéral 6B_590/2013 du 22 octobre 2014 consid. 1.1, l'art. 189 CPP prévoit que la direction de la procédure peut, d'office ou à la demande d'une partie, ordonner un complément ou une clarification d'expertise, soit par l'expert mandaté, soit en désignant un nouvel expert, lorsque l'expertise est incomplète ou peu claire (let. a), à savoir qu'elle ne répond pas à toutes les questions posées, n'est pas fondée sur l'ensemble des pièces transmises à l'expert, fait abstraction de connaissances scientifiques actuelles ou ne répond pas aux questions de manière compréhensible ou logique (JEANNERET/KUHN, Précis de procédure pénale, 2013, n° 13009). Il y a également lieu à un complément d'expertise ou à une nouvelle expertise lorsque les conclusions de deux ou plusieurs expertises, privées ou judiciaires, divergent notablement (art. 189 let. b CPP). Enfin, un complément d'expertise ou une nouvelle expertise seront mis en œuvre lorsqu'il y a des doutes sur l'exactitude de l'expertise (art. 189 let. c CPP), par exemple si l'expert n'apparaît finalement pas compétent, s'il n'a pas procédé de manière scientifiquement adéquate, si des doutes naissent au regard d'une expertise privée, s'il se contredit gravement (JEANNERET/KUHN, *op. cit.*, n° 13009) ou s'il apparaît qu'il ne disposait pas des outils nécessaires pour réaliser l'expertise (Joëlle VUILLE, *in* Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse, 2^e éd. 2019, n° 17 *ad* art. 189 CPP).

1.3.2.4 Il ressort de ce qui précède qu'A. a été dûment consulté quant au choix de l'expert et n'a formulé aucune observation. Il n'a pas non plus formulé de question avant le complément d'expertise, ni ensuite dans sa requête du 9 mai 2019, ni enfin lors des débats. Ce n'est qu'à l'issue de ladite expertise complémentaire qu'A. a demandé qu'une nouvelle expertise soit confiée à un nouvel expert, sur la base d'avis divergents d'experts privés par lui consultés.

Il convient d'abord de relever que la question de la nécessité d'une contre-expertise suite à des rapports d'experts privés mandatés par A. aboutissant à des conclusions divergentes avait déjà fait l'objet du jugement SK.2016.27. La réponse apportée par la Cour n'a pas été à l'origine de l'arrêt de renvoi du Tribunal fédéral, si bien que la Cour, lors des débats, a rejeté la requête d'A. en des termes analogues. En effet, rien n'indique que le choix de l'expert et le complément d'expertise ont été entachés de vices qui pourraient emporter les conséquences de la jurisprudence précitée, le seul désaccord entre les réponses apportées par l'expert B. et l'avis des experts privés consultés par A. ne suffisant pas à considérer que le complément d'expertise est inexact, manque de rigueur scientifique ou reflète l'incompétence de son auteur.

Pour les mêmes motifs, la Cour a rejeté la demande d'audition desdits experts privés.

2. Faits

Le vendredi 15 janvier 2010 à 14 heures 08, l'aéronef Beechcraft KingAir C90GTi immatriculé HB-GPL, lors d'une manœuvre de décollage, n'a pu décoller. Malgré un freinage d'urgence en bout de piste, l'appareil a heurté violemment le socle en béton et métal du dispositif d'atterrissage aux instruments (ILS) et y a terminé sa course.

L'avion était piloté par A., en place avant gauche; le pilote a subi un traumatisme crânien, une plaie au visage, des côtes enfoncées et un hématome à la jambe gauche. A sa droite était assis C., gravement blessé aux jambes lors de l'accident. En place arrière gauche se tenait l'épouse d'A., qui n'a subi que des contusions. A l'arrière droit, D. a été grièvement blessé aux jambes.

L'appareil a été en grande partie détruit. Le terrain a été souillé par du kérosène échappé du réservoir de l'appareil, la structure de l'ILS détruite et un véhicule automobile stationné à proximité endommagé (jugement du Tribunal pénal fédéral SK.2016.27 du 7 décembre 2016, consid. A).

Suite à l'arrêt de renvoi du Tribunal fédéral 6B_1132/2017 du 3 octobre 2018 (cf. *supra*, let. C), la Cour a posé deux questions supplémentaires à l'expert B., qui sont les suivantes: «L'accident aurait-il pu être évité, malgré le freinage intervenu durant la phase d'accélération, si les volets avaient été configurés en position d'approche («flaps approach»)? Autrement dit : a) L'avion aurait-il pu décoller? b) Le cas échéant, l'avion aurait-il pu s'arrêter sur la longueur de la piste?» (TPF 7.264.1.010). Il a répondu par l'affirmative à la question 1a et par la négative à la question 1b (TPF 7.264.1.012).

3. Entraver la circulation publique par négligence

3.1 En général

3.1.1 Aux termes de l'art. 237 ch. 1 al. 1 CP, celui qui, intentionnellement, aura empêché, troublé ou mis en danger la circulation publique, notamment la circulation sur la voie publique, par eau ou dans les airs, et aura par là sciemment mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle des personnes sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. L'art. 237 ch. 2 CP prévoit qu'encourt également cette peine celui qui agit par négligence.

3.1.2 Le délit d'entrave à la circulation publique par négligence est réalisé lorsque trois éléments constitutifs sont réunis: une négligence commise par l'auteur, la mise en danger concrète de la vie ou de l'intégrité corporelle d'une personne qui participe à la circulation publique et un lien de causalité naturelle et adéquate entre la négligence et la mise en danger (ATF 134 IV 255 consid. 4.1).

3.1.3 Selon l'ATF 134 IV 255 consid. 4.1 et 4.2, cette disposition tend à protéger la vie et l'intégrité corporelle des personnes qui prennent part à la circulation publique (ATF 106 IV 370 consid. 2a). Par circulation publique, elle vise le déplacement de personnes ou de biens par n'importe quel moyen, notamment sur n'importe quel type d'embarcation (cf. Mathias SCHWAIBOLD, Commentaire bâlois, vol. II, 2e éd. 2007, n° 12 *ad* art. 237 CP), en tout lieu (surface ou espace) accessible pour cet usage à un cercle indéterminé de personnes, même si les possibilités d'utilisation de ce lieu sont restreintes de par sa nature ou son but (ATF 105 IV 41; 102 IV 26 consid. a; 101 IV 173). Le comportement punissable consiste à empêcher, troubler ou mettre en danger la circulation publique. Est ainsi visée toute action humaine qui met en danger la vie ou l'intégrité corporelle des participants à la circulation publique, de sorte que le comportement punissable est déterminé par ses effets, non par une manière caractéristique de se comporter (CORBOZ, Les infractions en droit suisse, vol. II, 2002, n° 13 *ad* art. 237 CP). D'après la jurisprudence, il suffit que l'acte ait mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'une seule personne; il n'est pas nécessaire que la mise en danger ait un caractère collectif (ATF 105 IV 41 consid. 3; 100 IV 54 consid. 5; cf. CORBOZ, *op. cit.*, n° 17-18 *ad* art. 237 CP). En revanche, la mise en danger doit être concrète, c'est-à-dire qu'une lésion doit avoir été sérieusement vraisemblable.

3.1.4 Il ressort du jugement SK.2016.27, puis de l'arrêt de renvoi du Tribunal fédéral, que l'appareil a été mis par A. en configuration de décollage «flaps up», sur les deux configurations envisageables selon le Manuel de bord, soit «flaps up» et «flaps approach» (SK.2016.27, consid. 2.6). L'accident est dû à un manque d'accélération causé par un freinage involontaire durant la phase d'accélération,

dont il ne peut être établi si l'auteur en est le prévenu ou le passager. L'enquête, puis les débats, n'ont pas permis d'établir si le freinage était le fait d'A. ou de C., passager avant de l'appareil.

3.2 Mise en danger concrète

3.2.1 L'accident a constitué la mise en danger concrète de la vie et de l'intégrité corporelle de la passagère arrière gauche indemne au sens de l'art. 237 CP.

3.3 Causalité

3.3.1 Le Tribunal fédéral a considéré que la plupart des comportements reprochés initialement par le Tribunal pénal fédéral à A. n'étaient pas la cause de l'accident (consid. 1.10). Ceci étant, il a retenu qu'il incombait à la Cour de céans d'examiner si le choix de la configuration de volets pouvait constituer une cause naturelle et adéquate de l'accident, respectivement si l'appareil aurait pu décoller ou s'arrêter sur la longueur de piste disponible en configuration «flaps approach» malgré le freinage involontaire. En d'autres termes, il s'agit d'établir – de manière étayée, la seule affirmation que ce lien est patent n'étant pas suffisante – si ce choix est en lien de causalité naturelle et adéquate avec l'accident. Dans ce cadre, la Cour de céans doit également examiner si la causalité adéquate n'a pas été interrompue par le freinage involontaire.

3.3.2 La Cour a diligencé un complément d'expertise, demandant à l'expert si l'accident aurait pu être évité, malgré le freinage involontaire intervenu durant la phase d'accélération, si les volets avaient été configurés en position «flaps approach». Autrement dit, a) si l'appareil aurait pu décoller; b) si l'appareil aurait pu s'arrêter sur la longueur de la piste (TPF 7 264 1 026). L'expert a répondu par l'affirmative à la première question, par la négative à la seconde. Autrement dit, l'appareil aurait décollé normalement, nonobstant le freinage involontaire, si les volets avaient été placés en position «flaps approach».

3.3.2.1 Causalité naturelle

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. 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 (ATF 133 IV 158 consid. 6.1 et les références citées).

Il ressort de l'expertise que le choix de décoller en configuration «flaps up» est la cause naturelle de l'accident, puisque dans l'autre alternative – configuration «flaps approach» – l'appareil aurait décollé normalement, en ce sens qu'il aurait quitté le sol après 930 mètres et, à l'extrémité de la piste (1130 mètres), se serait trouvé à une altitude de 15,4 mètres, suffisante pour éviter l'obstacle (TPF 7.264.1.026).

3.3.2.2 Causalité adéquate

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. 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 133 IV 158 consid. 6.1 et les références citées).

Aux termes de l'art. 6 al. 1 de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef, concernant la sécurité du vol, le commandant est tenu de prendre, dans les limites des prescriptions légales, des instructions données par l'exploitant de l'aéronef et des règles reconnues de la navigation aérienne, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts des passagers, de l'équipage, des ayants droit à la cargaison et de l'exploitant de l'aéronef.

Concernant la conduite de l'aéronef, l'art. 7 let. d de la même ordonnance prévoit que le commandant est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions légales, aux prescriptions contenues dans les publications d'information aéronautique (AIP), aux règles reconnues de la navigation aérienne et aux instructions de l'exploitant.

Le Manuel de vol de l'appareil (Pilot's Operating Handbook and Approved Airplane Flight Manual; MPC 11-00-0137ss) contient toutes les données relatives à l'appareil et à son exploitation. Il ressort de l'expertise du 27 décembre 2013

(MPC 11-00-0070) que le pilote, dans le cadre de la préparation du vol, doit être entièrement au fait des données de performance de l'avion telles que décrites par ledit Manuel ; en fonction desdites données et de la longueur de la piste, il doit choisir la configuration adéquate et appliquer les techniques et procédures opérationnelles les plus sûres. Les thèmes de la technique normale de décollage ainsi que du décollage et atterrissage sur pistes courtes font partie de la formation aéronautique de base.

Les données relatives à la piste des Eplatures sont contenues dans le Manuel aéronautique suisse (AIP Suisse), diffusé par Skyguide (<https://www.skyguide.ch/fr/services/aeronautical-information-management/>; MPC 11-00-0135 et 11-00-0136). Il en ressort que la longueur de piste disponible au décollage est de 1130 mètres.

Il ressort de l'expertise datée du 27 décembre 2013, respectivement de son complément du 30 novembre 2014 (MPC 11-00-0114), qu'au décollage, les volets de l'appareil doivent être configurés soit en position «flaps up», soit en position «flaps approach». Le choix entre ces deux positions ressort des tables de performance contenues dans le Manuel de bord (annexe 1 au complément d'expertise du 30 novembre 2014, MPC 11-00-0129 à 11-00-0134), singulièrement celles qui déterminent les distances de décollage en configuration soit «flaps up», soit «flaps approach» (MPC 11-00-129 et 11-00-132), les distances accélération-arrêt (MPC 11-00-0130 et 11-00-0133) et accélération-décollage (MPC 11-00-0131 et 11-00-0134).

Il convient de rappeler, premièrement, que la *distance de décollage* n'est pas celle qu'il faut à l'appareil pour quitter la piste (*course au sol*) mais celle, reportée au sol, à laquelle l'appareil se trouve à l'extrémité de la piste. A cette distance, pour éviter les obstacles en bout de piste, l'appareil doit se trouver à une hauteur minimale au-dessus du seuil de piste de 35 pieds (10,66 mètres; MPC 11-00-0064), respectivement à une hauteur suffisante pour éviter les obstacles de la piste, telles que relevées dans les manuels aéronautiques et les cartes d'aérodromes. La *course au sol* équivaut à peu près à 80% de la distance de décollage (MPC 11-00-0129; 11-00-0132). Deuxièmement, il faut préciser que les *distances accélération-arrêt* et *accélération-décollage* doivent également être prises en compte lors de la préparation du décollage. Il s'agit de déterminer la distance nécessaire pour interrompre le décollage ou le poursuivre en cas de ralentissement de l'accélération (MPC 11-00-0059) et, conséquemment, d'allongement de la course au sol.

Il ressort de la comparaison des deux tables de distance de décollage que dans les conditions de température et de pression au moment de l'accident, la distance

de décollage en position «flaps up» aurait été de 1036 mètres, alors qu'en position «flaps approach», elle aurait été de 820 mètres. Dans une situation de décollage normal, sans ralentissement de l'accélération, l'avion aurait pu décoller de manière sûre dans les deux configurations.

En revanche, il ressort des tables *de distance accélération-arrêt* et *accélération-décollage* qu'en configuration «flaps up», l'appareil subissant un ralentissement de l'accélération a besoin de 1340 mètres pour s'arrêter et de 1460 mètres pour atteindre sa distance de décollage. En configuration «flaps approach», l'appareil aurait eu besoin de 1130 mètres pour s'arrêter et de 1200 mètres pour décoller.

Il en découle que la configuration «flaps up», retenue par A., permettait d'obtenir la distance de décollage nécessaire (1036 m) sur la longueur de piste disponible (1130 m), mais uniquement dans les meilleures conditions de décollage possibles (poussée au décollage («TOGA») disponible sur les deux moteurs, accélération maximum continue, etc.). En revanche, en cas de ralentissement de l'accélération selon les conditions prévues par le Manuel de bord, la configuration «flaps up» ne permettait ni d'arrêter l'appareil (distance nécessaire: 1340 m), ni de décoller tout de même (1460 m) sur la longueur de piste disponible (1130 m).

Seuls les volets en configuration «flaps approach» auraient permis d'interrompre le décollage et d'arrêter l'appareil (distance nécessaire 1130 m) à la limite extrême de la piste disponible (1130 m), dans les conditions du Manuel. Dans le cas concret, soit compte tenu d'une situation de freinage intempestif durant l'accélération, la configuration «flaps approach» aurait permis tout de même le décollage de l'appareil (TPF 7.264.1.018).

Le fait que le freinage intempestif ait eu lieu n'interrompt pas le lien de causalité entre l'action d'A. et l'accident. En effet, il ressort de ce qui précède que compte tenu du devoir de sauvegarde qui incombait au prévenu en vertu de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef précitée et du respect impératif du Manuel de bord et des conditions de la piste, le choix de la configuration «flaps approach» devait s'imposer à lui comme la plus sûre, puisqu'elle était la seule à permettre le décollage de l'appareil en conditions dégradées, soit dans toute situation qui empêchait l'accélération de l'appareil telle que prévue par le Manuel de bord, qu'elle soit due à un freinage intempestif ou à toute autre circonstance empêchant l'appareil d'atteindre la vitesse de décollage à la hauteur de la piste prévue. Ce choix était ainsi intrinsèquement plus sûr que la configuration «flaps up», qui n'était adéquate que dans des conditions optimales et ignorait les autres préconisations du Manuel de bord. Peu importe que sur la base de connaissances empiriques, de sa formation ou de conseils d'autres pilotes (SK.2016.27; TPF 6.930.005), A. ait préféré le choix de la configuration qui a

conduit à l'accident; son devoir de rechercher la sauvegarde des passagers et de l'appareil devait l'amener, comme tout autre pilote et par l'application stricte et obligatoire du Manuel de bord, à préférer d'emblée la configuration «flaps approach» au décollage. La causalité adéquate n'a par conséquent pas été interrompue par le freinage.

3.4 Négligence

3.4.1 Selon l'art. 12 al. 3 CP, 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. L'imprévoyance est coupable quand l'auteur n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle.

3.4.2 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, et cela non pas pour des raisons fortuites, mais pour des raisons en rapport avec le but protecteur de la règle de prudence violée (ATF 133 IV 158 consid. 6.1 et les références citées).

3.4.3 Deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait négligence. En premier lieu, il faut que l'auteur viole les règles de la prudence, c'est-à-dire le devoir général de diligence institué par la loi pénale, qui interdit de mettre en danger les biens d'autrui pénalement protégés contre les atteintes involontaires. Un comportement dépassant les limites du risque admissible viole le devoir de prudence s'il apparaît qu'au moment des faits, son auteur aurait dû, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui (ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1). Pour déterminer le contenu du devoir de prudence, il faut donc se demander si une personne raisonnable, dans la même situation et avec les mêmes aptitudes que l'auteur, aurait pu prévoir, dans les grandes lignes, le déroulement des événements et, le cas échéant, quelles mesures elle pouvait prendre pour éviter la survenance du résultat dommageable (ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3 et les références citées). Lorsque des prescriptions légales ou administratives ont été édictées dans un but de prévention des accidents, ou lorsque des règles analogues émanant d'associations spécialisées sont généralement reconnues, leur violation fait présumer la violation du devoir général de prudence (ATF 143 IV 138 consid. 2.1;

135 IV 56 consid. 2.1; 134 IV 255 consid. 4.2.3). En second lieu, la violation du devoir de prudence doit être fautive, c'est-à-dire qu'il faut pouvoir reprocher à l'auteur une inattention ou un manque d'effort blâmable (ATF 135 IV 56 consid. 2.1; 134 IV 255 consid. 4.2.3 et les références citées).

- 3.4.4** Il ressort de ce qui précède que le respect du Manuel de bord de l'appareil est obligatoire pour tout commandant de bord, dont A. La formation d'A. comprenait la procédure de décollage, également sur piste courte. L'état de la piste des Eplatures, publié dans le Manuel aéronautique suisse et ses annexes, devait également être connu d'A. Pour choisir la configuration de volets adéquate, A., comme tout pilote, devait choisir la configuration la plus sûre compte tenu non seulement d'un décollage dans des conditions idéales (*distance de décollage*, MPC 11-00-129; MPC 11-00-132), mais également dans des conditions dégradées (*accélération-arrêt* et *accélération-décollage*; MPC 11-00-130; MPC 11-00-131; MPC 11-00-133; MPC 11-00-134). Or seule la position «flaps approach» aurait permis à l'appareil de décoller de manière sûre – et donc d'éviter l'accident – compte tenu de retard à l'accélération de l'appareil.
- 3.4.5** Par conséquent, en choisissant la configuration «flaps up» au lieu de «flaps approach», A. a violé fautivement son devoir de prudence.
- 3.5** Il résulte des considérants qui précèdent qu'A. est reconnu coupable d'avoir entravé la circulation publique par négligence.

4. Lésions corporelles graves par négligence

4.1 En général

L'art. 125 al. 2 CP réprime le comportement de celui qui, par négligence, aura fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé.

Le délit de lésions corporelles par négligence nécessite la réalisation de trois éléments constitutifs, soit une négligence commise par l'auteur, une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé et un lien de causalité naturelle et adéquate entre ces deux premiers éléments (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1132/2017 du 3 octobre 2018 consid. 1.2).

4.2 Lésions graves

L'accident a causé des lésions corporelles graves à C., passager avant droit. Il a subi des brûlures et des fractures ouvertes aux jambes, avec complications; il a perdu, au jour du premier jugement, une partie de la mobilité de sa cheville droite

et de son gros orteil gauche (SK.2016.27; TPF 6.930.015). L'accident a également causé des lésions corporelles graves à D., passager arrière droit. Il a subi des fractures des deux jambes et de la main gauche, suivies de complications et de greffes (MPC 12-02-0016-17).

4.3 Causalité

4.3.1 Le Tribunal fédéral a considéré que la plupart des comportements reprochés initialement par le Tribunal pénal fédéral à A. n'étaient pas la cause de l'accident (consid. 1.10). Ceci étant, il a retenu qu'il incombait à la Cour de céans d'examiner si le choix de la configuration de volets pouvait constituer une cause naturelle et adéquate de l'accident, respectivement si l'appareil aurait pu décoller ou s'arrêter sur la longueur de piste disponible en configuration «flaps approach» malgré le freinage involontaire. En d'autres termes, il s'agit d'établir – de manière étayée, la seule affirmation que ce lien est patent n'étant pas suffisante – si ce choix est en lien de causalité naturelle et adéquate avec l'accident. Dans ce cadre, la Cour de céans doit également examiner si la causalité adéquate n'a pas été interrompue par le freinage involontaire.

4.3.2 La Cour de céans a diligenté un complément d'expertise, demandant à l'expert si l'accident aurait pu être évité, malgré le freinage involontaire intervenu durant la phase d'accélération, si les volets avaient été configurés en position «flaps approach». Autrement dit, a) si l'appareil aurait pu décoller; b) si l'appareil aurait pu s'arrêter sur la longueur de la piste (TPF 7 264 1 026). L'expert a répondu par l'affirmative à la première question, par la négative à la seconde. Autrement dit, l'appareil aurait décollé normalement, nonobstant le freinage involontaire, si les volets avaient été placés en position «flaps approach».

4.3.2.1 Causalité naturelle

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. 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 (ATF 133 IV 158 consid. 6.1 et les références citées).

Il ressort de l'expertise que le choix de décoller en configuration «flaps up» est la cause naturelle de l'accident, puisque dans l'autre alternative – configuration «flaps approach» – l'appareil aurait décollé normalement, en ce sens qu'il aurait quitté le sol après 930 mètres et, à l'extrémité de la piste (1130 mètres), se serait trouvé à une altitude de 15,4 mètres, suffisante pour éviter l'obstacle (TPF 7.264.1.026).

4.3.2.2 Causalité adéquate

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. 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 133 IV 158 consid. 6.1 et les références citées).

Aux termes de l'art. 6 al. 1 de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef, concernant la sécurité du vol, le commandant est tenu de prendre, dans les limites des prescriptions légales, des instructions données par l'exploitant de l'aéronef et des règles reconnues de la navigation aérienne, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts des passagers, de l'équipage, des ayants droit à la cargaison et de l'exploitant de l'aéronef.

Concernant la conduite de l'aéronef, l'art. 7 let. d de la même ordonnance prévoit que le commandant est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions légales, aux prescriptions contenues dans les publications d'information aéronautique (AIP), aux règles reconnues de la navigation aérienne et aux instructions de l'exploitant.

Le Manuel de vol de l'appareil (Pilot's Operating Handbook and Approved Airplane Flight Manual; MPC 11-00-0137ss) contient toutes les données relatives à l'appareil et à son exploitation. Il ressort de l'expertise du 27 décembre 2013 (MPC 11-00-0070) que le pilote, dans le cadre de la préparation du vol, doit être entièrement au fait des données de performance de l'avion telles que décrites par ledit Manuel; en fonction desdites données et de la longueur de la piste, il doit choisir la configuration adéquate et appliquer les techniques et procédures

opérationnelles les plus sûres. Les thèmes de la technique normale de décollage ainsi que du décollage et atterrissage sur pistes courtes font partie de la formation aéronautique de base.

Les données relatives à la piste des Eplatures sont contenues dans le Manuel aéronautique suisse (AIP Suisse), diffusé par Skyguide (<https://www.skyguide.ch/fr/services/aeronautical-information-management/>; MPC 11-00-0135 et 11-00-0136). Il en ressort que la longueur de piste disponible au décollage est de 1130 mètres.

Il ressort de l'expertise datée du 27 décembre 2013, respectivement de son complément du 30 novembre 2014 (MPC 11-00-0114), qu'au décollage, les volets de l'appareil doivent être configurés soit en position «flaps up», soit en position «flaps approach». Le choix entre ces deux positions ressort des tables de performance contenues dans le Manuel de bord (annexe 1 au complément d'expertise du 30 novembre 2014, MPC 11-00-0129 à 11-00-0134), singulièrement celles qui déterminent les distances de décollage en configuration soit «flaps up», soit «flaps approach» (MPC 11-00-0129 et 11-00-0132), les distances accélération-arrêt (MPC 11-00-0130 et 11-00-0133) et accélération-décollage (MPC 11-00-0131 et 11-00-0134).

Il convient de rappeler, premièrement, que la *distance de décollage* n'est pas celle qu'il faut à l'appareil pour quitter la piste (*course au sol*) mais celle, reportée au sol, à laquelle l'appareil se trouve à l'extrémité de la piste. A cette distance, pour éviter les obstacles en bout de piste, l'appareil doit se trouver à une hauteur minimale au-dessus du seuil de piste de 35 pieds (10,66 mètres; MPC 11-00-0064), respectivement à une hauteur suffisante pour éviter les obstacles de la piste, telles que relevées dans les manuels aéronautiques et les cartes d'aérodromes. La *course au sol* équivaut à peu près à 80% de la distance de décollage (MPC 11-00-0129; 11-00-0132). Deuxièmement, il faut préciser que les *distances accélération-arrêt* et *accélération-décollage* doivent également être prises en compte lors de la préparation du décollage. Il s'agit de déterminer la distance nécessaire pour interrompre le décollage ou le poursuivre en cas de ralentissement de l'accélération (MPC 11-00-0059) et, conséquemment, d'allongement de la course au sol.

Il ressort de la comparaison des deux tables de distance de décollage que dans les conditions de température et de pression au moment de l'accident, la distance de décollage en position «flaps up» aurait été de 1036 mètres, alors qu'en position «flaps approach», elle aurait été de 820 mètres. Dans une situation de décollage normal, sans ralentissement de l'accélération, l'avion aurait pu décoller de manière sûre dans les deux configurations.

En revanche, il ressort des tables *de distance accélération-arrêt* et *accélération-décollage* qu'en configuration «flaps up», l'appareil subissant un ralentissement de l'accélération a besoin de 1340 mètres pour s'arrêter et de 1460 mètres pour atteindre sa distance de décollage. En configuration «flaps approach», l'appareil aurait eu besoin de 1130 mètres pour s'arrêter et de 1200 mètres pour décoller.

Il en découle que la configuration «flaps up», retenue par A., permettait d'obtenir la distance de décollage nécessaire (1036 m) sur la longueur de piste disponible (1130 m), mais uniquement dans les meilleures conditions de décollage possibles (poussée au décollage («TOGA») disponible sur les deux moteurs, accélération maximum continue, etc.). En revanche, en cas de ralentissement de l'accélération selon les conditions prévues par le Manuel de bord, la configuration «flaps up» ne permettait ni d'arrêter l'appareil (distance nécessaire: 1340 m), ni de décoller tout de même (1460 m) sur la longueur de piste disponible (1130 m).

Seuls les volets en configuration «flaps approach» auraient permis d'interrompre le décollage et d'arrêter l'appareil (distance nécessaire 1130 m) à la limite extrême de la piste disponible (1130 m), dans les conditions du Manuel. Dans le cas concret, soit compte tenu d'une situation de freinage intempestif durant l'accélération, la configuration «flaps approach» aurait permis tout de même le décollage de l'appareil (TPF 7.264.1.018).

Le fait que le freinage intempestif ait eu lieu n'interrompt pas le lien de causalité entre l'action d'A. et l'accident. En effet, il ressort de ce qui précède que compte tenu du devoir de sauvegarde qui lui incombait en vertu de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef précitée et du respect impératif du Manuel de bord et des conditions de la piste, le choix de la configuration «flaps approach» devait s'imposer à lui comme la plus sûre, puisqu'elle était la seule à permettre le décollage de l'appareil en conditions dégradées, soit dans toute situation qui empêchait l'accélération de l'appareil telle que prévue par le Manuel de bord, qu'elle soit due à un freinage intempestif ou à toute autre circonstance empêchant l'appareil d'atteindre la vitesse de décollage à la hauteur de la piste prévue. Ce choix était ainsi intrinsèquement plus sûr que la configuration «flaps up», qui n'était adéquate que dans des conditions optimales et ignorait les autres préconisations du Manuel de bord. Peu importe que sur la base de connaissances empiriques, de sa formation ou de conseils d'autres pilotes (SK.2016.27; TPF 6.930.005), A. ait préféré le choix de la configuration qui a conduit à l'accident; son devoir de rechercher la sauvegarde des passagers et de l'appareil devait l'amener, comme tout autre pilote et par l'application stricte et obligatoire du Manuel de bord, à préférer d'emblée la configuration «flaps approach» au décollage. La causalité adéquate n'a par conséquent pas été interrompue par le freinage.

4.4 Négligence

- 4.4.1** Selon l'art. 12 al. 3 CP, 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. L'imprévoyance est coupable quand l'auteur n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle.
- 4.4.2** 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, et cela non pas pour des raisons fortuites, mais pour des raisons en rapport avec le but protecteur de la règle de prudence violée (ATF 133 IV 158 consid. 6.1 et les références citées).
- 4.4.3** Deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait négligence. En premier lieu, il faut que l'auteur viole les règles de la prudence, c'est-à-dire le devoir général de diligence institué par la loi pénale, qui interdit de mettre en danger les biens d'autrui pénalement protégés contre les atteintes involontaires. Un comportement dépassant les limites du risque admissible viole le devoir de prudence s'il apparaît qu'au moment des faits, son auteur aurait dû, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui (ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1). Pour déterminer le contenu du devoir de prudence, il faut donc se demander si une personne raisonnable, dans la même situation et avec les mêmes aptitudes que l'auteur, aurait pu prévoir, dans les grandes lignes, le déroulement des événements et, le cas échéant, quelles mesures elle pouvait prendre pour éviter la survenance du résultat dommageable (ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3 et les références citées). Lorsque des prescriptions légales ou administratives ont été édictées dans un but de prévention des accidents, ou lorsque des règles analogues émanant d'associations spécialisées sont généralement reconnues, leur violation fait présumer la violation du devoir général de prudence (ATF 143 IV 138 consid. 2.1; 135 IV 56 consid. 2.1; 134 IV 255 consid. 4.2.3). En second lieu, la violation du devoir de prudence doit être fautive, c'est-à-dire qu'il faut pouvoir reprocher à l'auteur une inattention ou un manque d'effort blâmable (ATF 135 IV 56 consid. 2.1; 134 IV 255 consid. 4.2.3 et les références citées).

Partant, il ressort de ce qui précède que le respect du Manuel de bord de l'appareil est obligatoire pour tout commandant de bord, dont A. La formation d'A. comprenait la procédure de décollage, également sur piste courte. L'état de la piste des Eplatures, publié dans le Manuel aéronautique suisse et ses annexes, devait également être connu d'A. Pour choisir la configuration de volets adéquate, A., comme tout pilote, devait choisir la configuration la plus sûre compte tenu non seulement d'un décollage dans des conditions idéales (*distance de décollage*, MPC 11-00-129; MPC 11-00-132) mais également dans des conditions dégradées (*accélération-arrêt* et *accélération-décollage*; MPC 11-00-130; MPC 11-00-131; MPC 11-00-133 ; MPC 11-00-134). Or seule la position « flaps approach » aurait permis à l'appareil de décoller de manière sûre – et donc d'éviter l'accident – compte tenu de retard à l'accélération de l'appareil.

4.4.4 Par conséquent, en choisissant la configuration «flaps up» au lieu de «flaps approach», A. a violé fautivement son devoir de prudence.

4.5 Il résulte des considérants qui précèdent qu'A. est reconnu coupable d'avoir causé des lésions corporelles graves par négligence aux passagers C. et D.

5. Mise en danger par l'aviation par négligence

5.1 En application de l'art. 90 al. 1 LA, 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 est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. L'art. 90 al. 2 LA punit d'une pécuniaire de 180 jours-amende au plus celui qui agit par négligence.

5.2 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_1123/2017 du 3 octobre 2018 consid. 1.4).

5.3 L'art. 90 LA est subsidiaire à l'art. 237 CP (ATF 105 IV 41 c 3a; arrêts du Tribunal pénal fédéral SK 2015.15 du 27 mai 2015 consid. 2.1.3 et SK.2006.2 du 15 septembre 2006 consid. 2.2). 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. Un concours idéal est donc envisageable si la mise en danger a concerné non seulement la vie ou l'intégrité corporelle de la personne, mais également de tels biens (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1123/2017 du 3 octobre 2018 consid. 1.5). 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). L'importance de la mise en danger doit être appréciée au regard des circonstances spécifiques du cas d'espèce (cf. dans ce sens ATF 131 IV 133 consid. 3.2; 124 IV 114 consid. 3c).

5.4 Dans la mesure où, en l'espèce, la vie et l'intégrité corporelle des passagers C. et D. est protégée par l'infraction de lésions corporelles par négligence et celle de la passagère A. par celle d'entrave à la circulation par négligence (cf. *supra* consid. 3.2.1 et 4.2), n'entrent ici en ligne de compte que les biens de tiers à la surface.

5.5 Il est reproché à A. d'avoir, sur la piste 24 de l'aéroport des Eplatures, le vendredi 15 janvier 2010, mis en danger concrètement par l'aviation des biens se trouvant au sol à l'aéroport des Eplatures en effectuant de manière négligente la manœuvre de décollage, manœuvre à l'origine de l'impossibilité de s'arrêter avant la fin de la piste, de sorte que l'aéronef a heurté très violemment avec son nez le bloc de béton supportant le système d'atterrissage aux instruments (ILS) situé en bout de piste. Cette collision a causé la destruction quasi-totale de l'aéronef, la destruction de la partie nord de la structure pour le système d'atterrissage aux instruments, l'endommagement de la voiture automobile Citroën Xsara, parkée à proximité, immatriculée 1, et la pollution de 70m³ de terrain par du kérosène (presque 800 l de kérosène se sont écoulés des réservoirs endommagés).

5.6 S'il est établi que l'accident a causé les dommages susdits (MPC 15-03-0001 – 15-04-004), il ne ressort pas du dossier que d'autres biens aient été mis en danger aux termes de l'art. 90 LA.

5.7 Par conséquent, A. est acquitté des fins de la prévention de mise en danger par l'aviation par négligence.

6. Concours d'infractions

6.1 S'agissant du concours entre deux différentes infractions en cause, il convient de relever qu'une infraction de lésion, telles les lésions corporelles, absorbe, en principe, le délit de mise en danger, telle l'entrave à la circulation publique. Toutefois, l'infraction réprimée par l'art. 237 CP peut entrer en concours idéal

avec une infraction de lésion si la mise en danger a dépassé la lésion subie ou touché d'autres personnes que celle qui a été lésée (arrêts 6B_338/2008 du 7 janvier 2009 consid. 11.3; 6B_202/2007 du 13 mai 2008 consid. 5.3 non publié *in* ATF 134 IV 255 et les références citées).

- 6.2** Tel est le cas en l'occurrence, l'accident ayant causé des lésions corporelles graves à C. et D. et mis en danger la passagère arrière gauche, indemne. Partant, l'infraction de lésions corporelles par négligence entre en concours idéal avec l'infraction d'entrave à la circulation publique.

7. Mesure de la peine

- 7.1** Selon l'art. 47 CP, le juge fixe la peine d'après la culpabilité de l'auteur. Il prend en considération les antécédents et la situation personnelle de celui-ci ainsi que l'effet de la peine sur son avenir (al. 1). La culpabilité est déterminée par la gravité de la lésion ou de la mise en danger du bien juridique concerné, par le caractère répréhensible de l'acte, par les motivations et les buts de l'auteur et par la mesure dans laquelle celui-ci aurait pu éviter la mise en danger ou la lésion, compte tenu de sa situation personnelle et des circonstances extérieures (al. 2).

La culpabilité de l'auteur doit être évaluée en fonction de tous les éléments objectifs pertinents, qui ont trait à l'acte lui-même, à savoir notamment la gravité de la lésion, le caractère répréhensible de l'acte et son mode d'exécution (*objektive Tatkomponente*). Du point de vue subjectif, sont pris en compte l'intensité de la volonté délictuelle ainsi que les motivations et les buts de l'auteur (*subjektive Tatkomponente*). A ces composantes de la culpabilité, il faut ajouter les facteurs liés à l'auteur lui-même (*Täterkomponente*), à savoir les antécédents (judiciaires ou non judiciaires), la réputation, la situation personnelle (état de santé, âge, obligations familiales, situation professionnelle, risque de récidive, etc.), la vulnérabilité face à la peine, de même que le comportement après l'acte et au cours de la procédure pénale (ATF 141 IV 61 consid. 6.1.1; 136 IV 55 consid. 5; 134 IV 17 consid. 2.1; 129 IV 6 consid. 6.1; arrêt du Tribunal fédéral 6B_759/2011 du 19 avril 2012 consid. 1.1).

- 7.2** Aux termes de l'art. 49 al. 1 CP, si, en raison d'un ou de plusieurs actes, l'auteur remplit les conditions de plusieurs peines de même genre, le juge le condamne à la peine de l'infraction la plus grave et l'augmente dans une juste proportion. Il ne peut toutefois excéder de plus de la moitié le maximum de la peine prévue pour cette infraction. Il est en outre lié par le maximum légal de chaque genre de peine.

- 7.2.1** L'exigence, pour appliquer l'art. 49 al. 1 CP, que les peines soient de même genre, implique que le juge examine, pour chaque infraction commise, la nature de la peine à prononcer pour chacune d'elle. Le prononcé d'une peine d'ensemble en application du principe de l'aggravation contenu à l'art. 49 CP n'est ensuite possible que si le juge choisit, dans le cas concret, le même genre de peine pour sanctionner chaque infraction commise. Que les dispositions pénales applicables prévoient abstraitement des peines de même genre ne suffit pas. Si les sanctions envisagées concrètement ne sont pas du même genre, elles doivent être prononcées cumulativement (ATF 144 IV 313 consid. 1.1.1 et les arrêts cités).
- 7.2.2** La peine privative de liberté et la peine pécuniaire ne sont pas des sanctions du même genre (ATF 144 IV 217 consid. 2.2 et les arrêts cités). La peine pécuniaire constitue la sanction principale dans le domaine de la petite et moyenne criminalité, les peines privatives de liberté ne devant être prononcées que lorsque l'Etat ne peut garantir d'une autre manière la sécurité publique. Lorsque tant une peine pécuniaire qu'une peine privative de liberté entrent en considération et que toutes deux apparaissent sanctionner de manière équivalente la faute commise, il y a en règle générale lieu, conformément au principe de la proportionnalité, d'accorder la priorité à la première, qui porte atteinte au patrimoine de l'intéressé et constitue donc une sanction plus clémente qu'une peine privative de liberté, qui l'atteint dans sa liberté personnelle. Le choix de la sanction doit être opéré en tenant compte de l'adéquation de la peine, de ses effets sur l'auteur et sur sa situation sociale ainsi que de son efficacité du point de vue de la prévention (ATF 144 IV 313 consid. 1.1.1 et les arrêts cités).
- 7.2.3** Lorsqu'il s'avère que les peines envisagées concrètement sont de même genre, l'art. 49 al. 1 CP impose au juge, dans un premier temps, de fixer la peine pour l'infraction abstraitement – d'après le cadre légal fixé pour chaque infraction à sanctionner – la plus grave, en tenant compte de tous les éléments pertinents, parmi lesquels les circonstances aggravantes ou atténuantes. Dans un second temps, il augmentera cette peine pour sanctionner chacune des autres infractions, en tenant là aussi compte de toutes les circonstances y relatives, en application du principe de l'aggravation (*Asperationsprinzip*) (ATF 144 IV 313 consid. 1.1.2 et les arrêts cités). Lorsque le principe de l'aggravation (*Asperationsprinzip*) de l'art. 49 al. 1 CP est applicable, il ne peut pas conduire à une peine maximale supérieure à la peine qui résulterait du principe du cumul de peines (*Kumulationsprinzip*) (ATF 143 IV 145 consid. 8.2.3). En d'autres termes, l'auteur ne doit pas être condamné plus sévèrement lorsque plusieurs infractions sont jugées en même temps que si ces infractions étaient jugées séparément (ATF 144 IV 217 consid. 3.3.3). Les peines pécuniaires et les peines privatives de liberté ne sont pas équivalentes, les secondes impactant plus fortement que

les premières la liberté de l'auteur. On ne saurait dès lors convertir en une peine privative de liberté une peine pécuniaire parce que la quotité de celle-ci est augmentée à cause d'une autre peine pécuniaire hypothétique destinée à sanctionner une autre infraction moins grave jugée en même temps et parce qu'elle dépasserait en conséquence le nombre maximal prévu par l'art. 34 al. 1 CP. Une telle conversion n'est pas prévue par l'art. 49 al. 1 CP et serait contraire à l'art. 49 al. 1 3^{ème} ph. CP qui prescrit que le juge est lié par le maximum légal de la peine (ATF 144 IV 313 consid. 1.1.3 p. 318).

- 7.2.4** Une fois déterminée l'infraction pour la commission de laquelle la loi prévoit la peine la plus grave (ATF 93 IV 7, JdT1967 IV 49 consid. 2a), la Cour fixe concrètement la peine selon la culpabilité de l'auteur, en prenant en considération ses antécédents, sa situation personnelle et l'effet de la peine sur son avenir (art. 47 al. 1 CP). La peine doit donc être fixée de sorte qu'il existe un certain rapport entre la faute commise par le prévenu condamné et l'effet que la sanction produira sur lui.
- 7.3** Conformément à l'art. 41 al. 1 CP, le juge peut prononcer une peine privative de liberté à la place d'une peine pécuniaire si une peine privative de liberté paraît justifiée pour détourner l'auteur d'autres crimes ou délit (let. a) ou s'il y a lieu de craindre qu'une peine pécuniaire ne puisse pas être exécutée (let. b).
- 7.4** En cas de peine pécuniaire, le montant du jour-amende est de CHF 3'000.- au plus et est fixé selon la situation personnelle et économique de l'auteur au moment du jugement, notamment en tenant compte de son revenu et de sa fortune, de son mode de vie, de ses obligations d'assistance, en particulier familiales, et du minimum vital (art. 34 al. 2 CP). Le jugement indique le nombre et le montant des jours-amende (art. 34 al. 4 CP). Le Tribunal fédéral a déduit du principe du revenu net et des critères légaux les règles suivantes pour la détermination de la quotité du jour-amende (ATF 134 IV 60 consid. 6).

Le montant du jour-amende doit être fixé en partant du revenu que l'auteur réalise en moyenne quotidiennement, quelle qu'en soit la source, car c'est la capacité économique réelle de fournir une prestation qui est déterminante. Constituent des revenus, outre ceux d'une activité lucrative dépendante ou indépendante, notamment les revenus d'une exploitation industrielle, agricole ou forestière, ainsi que les revenus de la fortune (loyers et fermages, intérêts du capital, dividendes, etc.), les contributions d'entretien de droit public ou privé, les prestations d'aide sociale ainsi que les revenus en nature. Ce qui est dû en vertu de la loi ou ce dont l'auteur ne jouit pas économiquement doit en être soustrait. Il en va ainsi des impôts courants, des cotisations à l'assurance-maladie et accidents obligatoire, ou encore des frais nécessaires d'acquisition du revenu,

respectivement pour les indépendants, des frais justifiés par l'usage de la branche. Le principe du revenu net exige que seul le disponible excédant les frais d'acquisition du revenu soit pris en considération, dans les limites de l'abus de droit. L'évaluation du revenu net peut, dans la règle, être effectuée sur la base des données de la déclaration d'impôt (cf. art. 34 al. 3 CP). La notion pénale de revenu au sens de l'art. 34 al. 2 CP ne se confond cependant pas avec celle du droit fiscal. Si les revenus fluctuent fortement, il est nécessaire de se référer à une moyenne représentative des dernières années, sans que cela remette en cause le principe selon lequel la situation déterminante est celle existant au moment où statue le juge du fait (art. 34 al. 2 deuxième phrase CP). Cette règle ne signifie en effet rien d'autre que le tribunal doit établir de manière aussi exacte et actuelle que possible la capacité économique de l'intéressé, en tenant compte si possible de la période durant laquelle la peine pécuniaire devra être payée. Il s'ensuit que les augmentations ou les diminutions attendues du revenu doivent être prises en considération. Elles ne doivent toutefois l'être que si elles sont concrètes et imminentes (ATF 134 IV 60 consid. 6.1).

La loi mentionne encore la fortune comme critère d'évaluation. Il s'agit de la substance même du patrimoine, les fruits de ce dernier constituant déjà des revenus. La fortune ne doit être prise en compte qu'à titre subsidiaire pour fixer la quotité du jour-amende, lorsque la situation patrimoniale, particulière, contraste avec un revenu comparativement faible. Elle constitue un élément pertinent dans la mesure où l'auteur en tire sa subsistance quotidienne (ATF 134 IV 60 consid. 6.2).

7.5 En règle générale, le juge suspend l'exécution d'une peine pécuniaire, d'un travail d'intérêt général ou d'une peine privative de liberté de six mois au moins et de deux ans au plus lorsqu'une peine ferme ne paraît pas nécessaire pour détourner l'auteur d'autres crimes ou délits (art. 42 al. 1 CP). Si, durant les cinq ans qui précèdent l'infraction, l'auteur a été condamné à une peine privative de liberté ferme ou avec sursis de six mois au moins ou à une peine pécuniaire de 180 jours-amende au moins, il ne peut y avoir de sursis à l'exécution de la peine qu'en cas de circonstances particulièrement favorables (art. 42 al. 3 CP).

7.6 Détermination du genre de peine

7.6.1 A. a été reconnu coupable d'entrave à la circulation publique par négligence (art. 237 al. 2 CP) et de lésions corporelles graves par négligence (art. 125 ch. 2 CP). Ces infractions offrent toutes deux le choix entre une peine privative de liberté et une peine pécuniaire.

7.6.2 En l'occurrence, le prévenu, en raison d'une négligence, a violé ses devoirs de pilote et occasionné des lésions corporelles graves à deux de ses passagers

ainsi qu'entravé la circulation publique à l'égard d'une de ses passagères. Son choix de configuration, dès avant le décollage, conduisait à la sortie de piste et à l'accident en cas de panne moteur ou tout problème d'accélération. Objectivement, les faits sont graves. Il y a toutefois lieu de relever que le prévenu a été victime de son inexpérience, corrélée à une situation imprévue. Il n'a pas fait montre d'indifférence, de légèreté ou de manque d'égard particulier au danger. A la suite de l'accident, il a en outre arrêté le pilotage et a perdu sa licence de pilote, faute d'avoir effectué les heures de vol nécessaires (SK.2016.27, TPF 6.930.003, I. 1ss). Il n'a enfin aucun antécédent judiciaire (TPF 6.221.002).

7.6.3 Au regard des éléments susmentionnés, il apparaît que le prononcé d'une peine pécuniaire est adéquat et suffisant pour sanctionner les infractions susmentionnées.

7.7 Fixation de la peine d'ensemble

7.7.1 Les infractions d'entrave à la circulation publique par négligence (art. 237 al. 1 CP) et de lésions corporelles graves par négligence (art. 125 ch. 2 CP) sont passibles de la même peine menace, soit trois ans de peine privative de liberté ou une peine pécuniaire. Cela étant et comme déjà relevé, l'infraction d'entrave à la circulation publique constitue une infraction de mise en danger, alors que le délit de lésions corporelles graves par négligence est une infraction de lésion. Pour cette raison, la Cour retient que l'infraction au sens de l'art. 125 ch. 2 CP est la plus grave des deux et sera donc retenue comme l'infraction de base pour appliquer l'art. 49 al. 1 CP.

7.7.2 Ainsi, s'agissant de l'infraction de lésions corporelles graves par négligence, il y a lieu de relever, d'un point de vue objectif, que la lésion est grave. En effet, deux personnes ont été lourdement atteintes dans leur intégrité physique en raison de l'accident. Cela étant, l'accident résulte d'une négligence du prévenu, qui a fait le mauvais choix de configuration des volets au décollage. Il est le fruit de son inexpérience, corrélée à une situation imprévue. Il disposait de la formation et de la licence pour piloter l'appareil, mais n'avait qu'une expérience limitée du pilotage de ce dernier et avait effectué sa formation sur un avion d'un autre type. Le manquement d'A. est certes répréhensible, mais sa gravité doit être relativisée. Du point de vue subjectif, il convient de souligner que le prévenu n'avait aucune volonté délictuelle, l'accident s'étant produit à la suite d'une négligence de sa part. Quand bien même les éléments constitutifs de la négligence sont remplis, il apparaît, comme déjà relevé, que le prévenu a été victime de son inexpérience et n'a pas fait montre d'indifférence, de légèreté ou de manque d'égard particulier au danger. Dans l'ensemble, sa culpabilité peut

être qualifiée de relativement légère. S'agissant des facteurs liés à l'auteur, A. n'a pas d'antécédent judiciaire (TPF 6 221 002) – ce qui est en soi sans effet sur la mesure de la peine (ATF 136 IV 1 consid. 2.6.4). Sa situation personnelle n'a pas connu de changement notable depuis le premier jugement (TPF 7 731 001ss). Il est marié, a sept enfants dont deux encore à sa charge, est retraité après une carrière d'entrepreneur et se déclare en bonne santé. Il a aujourd'hui 69 ans et a arrêté le pilotage, de sorte que le risque de récidive est inexistant. Son comportement après l'accident a été bon, de même que durant la procédure; il a en effet collaboré de façon satisfaisante. Cela étant, la Cour relève que la prise de conscience d'A. ne peut pas être qualifiée d'excellente, ce dernier continuant de nier l'imprévoyance coupable dont il a fait preuve au moment du choix de configuration des volets.

Compte tenu de tous ces éléments, une peine pécuniaire de 50 jours-amende apparaît justifiée pour sanctionner l'infraction de lésions corporelles graves par négligence.

- 7.7.3** Concernant l'infraction d'entrave à la circulation publique, dite infraction entre en concours idéal avec celle de lésions corporelles graves par négligence. A. a ainsi violé, par un même comportement, deux normes juridiques. En effet, par le mauvais choix de volets opéré, outre le fait que deux personnes ont été gravement blessées, la vie et l'intégrité physique d'une troisième personne a été concrètement mise en danger. S'agissant des critères de fixation de la peine, il peut être renvoyé au développement figurant au considérant 7.7.2. Il sera en revanche retenu, pour l'infraction d'entrave à la circulation publique, qu'il s'agit d'un délit de mise en danger abstraite, qui doit être moins lourdement réprimé qu'une infraction de lésion.

Au vu de ce qui précède, la peine pécuniaire de base doit être augmentée de 30 jours-amende afin de tenir compte de l'infraction d'entrave à la circulation publique.

- 7.7.4** A. est ainsi condamné à une peine pécuniaire de 80 jours-amende.
- 7.8** S'agissant du montant du jour-amende, A. a indiqué des revenus de diverses caisses de retraite de CHF 4'012.- par mois, tandis que son épouse réalise un salaire de CHF 2'013.- par mois. Sa fortune s'élève à CHF 7'000'000 (TPF 7.731.002). Aux premiers débats, il avait expliqué la baisse considérable de sa fortune et de ses revenus depuis sa retraite par, notamment, la distribution d'une partie de sa fortune à sa famille (SK.2016.27, TPF 6.930.008). A. ne subit pas de poursuite et aucun commandement de payer n'a été décerné à son encontre. Par conséquent, le jour-amende est fixé à CHF 160.-.

7.9 Les conditions d'octroi du sursis selon l'art. 42 al. 1 CP sont données; le délai d'épreuve est fixé à son minimum de deux ans (art. 44 al. 1 CP).

7.10 En application des art. 42 al. 4 et 106 CP, le prévenu est condamné, en plus du sursis, à une amende de CHF 3'800.-. En cas de non-paiement de celle-ci, la peine privative de liberté de substitution est fixée à 24 jours (art. 106 al. 3 CP).

8. Sort des objets séquestrés

8.1 À teneur de l'art. 69 CP, alors même qu'aucune personne déterminée n'est punissable, le juge prononce la confiscation des objets qui ont servi ou devaient servir à commettre une infraction ou qui sont le produit d'une infraction, si ces objets compromettent la sécurité des personnes, la morale ou l'ordre public (al. 1). Le juge peut ordonner que les objets confisqués soient mis hors d'usage ou détruits (al. 2). Il appartient au juge de garantir la proportionnalité de la mesure, c'est-à-dire de l'ordonner en se conformant aux critères de la nécessité et de l'opportunité et en établissant un rapport raisonnable entre le but et le moyen. Le juge doit renoncer à confisquer si le danger a été complètement écarté ou si une mesure moins grave que la confiscation suffit pour atteindre le but visé (ATF 123 IV 55 consid. 1.5).

8.2 En l'occurrence, il y a lieu de restituer les objets séquestrés à leurs titulaires, soit: à l'assurance E.: deux roues de l'aéronef HB-GPL, un système de freinage de l'aéronef HB-GPL, la documentation et les manuels qui se trouvaient à bord de l'aéronef HB-GPL; au Service suisse d'enquête de sécurité SESE: les bandes d'enregistrement du Cockpit Voice Recorder (CVR) et le dossier relatif à l'enquête de sécurité dirigée par le S.

9. Frais

9.1 Les frais de procédure se composent des émoluments visant à couvrir les frais et des débours effectivement supportés (art. 422 al. 1 CPP). Ils doivent être fixés conformément au règlement du Tribunal pénal fédéral sur les frais, émoluments, dépens et indemnités de la procédure pénale fédérale (RFPPF; RS 173.713.162), applicable par renvoi de l'art. 424 al. 1 CPP.

9.2 Les émoluments sont dus pour les opérations accomplies ou ordonnées par la Police judiciaire fédérale et le Ministère public de la Confédération dans la procédure préliminaire, ainsi que par la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral dans la procédure de première instance. Les débours sont les montants versés à titre d'avance par la Confédération; 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. Les débours sont fixés au prix facturé à la Confédération ou payé par elle (art. 9 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 de la procédure préliminaire et de la procédure de première instance sont réglés aux art. 6 et 7 RFPPF. Les émoluments pour les investigations policières en cas d'ouverture d'une instruction varient entre CHF 200.- et CHF 50'000.- (art. 6 al. 3 let. b RFPPF); ceux pour l'instruction terminée par un acte d'accusation peuvent s'étendre entre CHF 1'000.-- et CHF 100'000.-- (art. 6 al. 4 let. c RFPPF). Toutefois, le total des émoluments pour toute la procédure préliminaire ne doit pas dépasser CHF 100'000 (art. 6 al. 5 RFPPF). En ce qui concerne la procédure de première instance, les émoluments devant le Juge unique se situent entre CHF 200.- et CHF 50'000.- (art. 7 let. a RFPPF).

- 9.3** Selon le décompte fourni par le MPC lors de la procédure précédente (SK.2016.27), les frais de la procédure préliminaire s'élèvent à CHF 31'899.98, soit CHF 9'400.- d'émoluments et CHF 22'499.48 de débours. Lesdits frais ne prêtent pas à discussion et sont admis, compte tenu des difficultés techniques de l'affaire et de l'expertise qui a dû être ordonnée, avec plusieurs compléments en partie requis par le prévenu.
- 9.4** S'agissant de l'émolument de la Cour, il est fixé à CHF 5'000.-, soit CHF 3'000.- pour la procédure SK.2016.27 et CHF 2'000.- pour la présente procédure. Les débours de la procédure de première instance se chiffrent à CHF 2'816.40 (CHF 916.40 pour la procédure SK.2016.27 et CHF 1'900.- pour la présente procédure).
- 9.5** Les frais de procédure s'élèvent ainsi à CHF 39'716.38. En raison de l'acquiescement partiel d'A., il convient de déterminer le sort de ces frais.
- 9.6** Conformément à l'art. 426 CPP, le prévenu supporte les frais de procédure s'il est condamné. Font exception les frais afférents à la défense d'office; l'art. 135 al. 4 est réservé (al. 1). Lorsque la procédure fait l'objet d'une ordonnance de classement ou que le prévenu est acquitté, tout ou partie des frais de procédure peuvent être mis à sa charge s'il a, de manière illicite et fautive, provoqué l'ouverture de la procédure ou rendu plus difficile la conduite de celle-ci (al. 2). La condamnation d'un prévenu acquitté à supporter tout ou partie des frais doit respecter la présomption d'innocence, consacrée par les art. 32 al. 1 Cst. et 6 par. 2 CEDH. Celle-ci interdit de rendre une décision défavorable au prévenu

libéré en laissant entendre que ce dernier serait néanmoins coupable des infractions qui lui étaient reprochées. Une condamnation aux frais n'est ainsi admissible que si le prévenu a provoqué l'ouverture de la procédure pénale dirigée contre lui ou s'il en a entravé le cours. Seul un comportement fautif et contraire à une règle juridique, qui soit en relation de causalité avec les frais imputés, entre en ligne de compte (arrêts du Tribunal fédéral 6B_203/2015 du 16 mars 2016 consid. 1.1 et 6B_1034/2015 du 31 mars 2016 consid. 3.1.1 et les arrêts cités). En cas d'acquiescement partiel, la jurisprudence reconnaît qu'une certaine marge d'appréciation doit être laissée à l'autorité parce qu'il est difficile de déterminer avec exactitude les frais qui relèvent de chaque fait imputable ou non au condamné. Ce principe doit également valoir dans le cas où seule une partie des faits pour lesquels le poursuivi a bénéficié d'un acquiescement constitue un comportement fautif contraire à une règle juridique (arrêt du Tribunal fédéral 6B_950/2014 du 18 septembre 2015 consid. 1.2). Il convient de répartir les frais en fonction des différents états de fait retenus, non selon les infractions visées (arrêt du Tribunal fédéral 6B_688/2014 du 22 décembre 2017 consid. 29.2).

9.7 En l'espèce, deux infractions sur les trois qui étaient reprochées à A. ont été retenues. Ce dernier a en effet été acquitté du chef d'accusation de mise en danger par l'aviation par négligence, mais reconnu coupable d'entrave à la circulation publique par négligence et de lésions corporelles graves par négligence. Il n'apparaît pas que le prévenu ait adopté un comportement fautif contraire à une règle juridique s'agissant de l'infraction de mise en danger par l'aviation par négligence. Par conséquent, les frais de la procédure sont mis à la charge du prévenu à concurrence de deux tiers, le solde étant mis à la charge de la Confédération.

9.8 A. supporte ainsi les frais de procédure à hauteur de CHF 26'477.60.

10. Indemnité

10.1 A teneur de l'art. 429 al. 1 CPP, si le prévenu est acquitté totalement ou en partie ou s'il bénéficie d'une ordonnance de classement, il a droit à une indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (let. a).

10.2 Aux termes de l'art. 430 al. 1 let. a CPP, l'autorité pénale peut réduire ou refuser l'indemnité ou la réparation du tort moral lorsque le prévenu a provoqué illicitement et fautivement l'ouverture de la procédure ou a rendu plus difficile la conduite de celle-ci.

- 10.3** L'indemnité au sens de l'art. 429 al. 1 let. a CPP correspond en principe au tarif usuel du barreau applicable dans le canton où la procédure se déroule. Dans les causes jugées par le Tribunal pénal fédéral, il convient d'appliquer le RFPPF, lequel prévoit un tarif horaire de CHF 200.- à CHF 300.-. L'Etat ne saurait être lié par une convention d'honoraires passée entre le prévenu et son avocat qui sortirait du cadre de ce qui est usuel. Dans une telle hypothèse, le prévenu peut être appelé à prendre en charge une partie de ses frais de défense résultant d'un tarif supérieur convenu avec son défenseur (ATF 142 IV 163 consid. 3.1.2).
- 10.4** Conformément à la pratique constante de la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral, le tarif horaire (hors TVA) pour les affaires de difficulté moyenne est de CHF 230.- pour les heures de travail de l'avocat de choix et de CHF 200.- pour ses heures de déplacement. Pour les stagiaires, le tarif horaire est de CHF 100.-, tant pour les heures de travail que de déplacement (voir not. jugement du Tribunal pénal fédéral SK.2017.38 du 23 novembre 2017 consid. 4.2 et la jurisprudence citée).
- 10.5** En l'espèce, A. a requis l'octroi d'une indemnité de CHF 95'000.-, TVA comprise, pour l'activité exercée par son défenseur de choix depuis le 1^{er} janvier 2011. A l'appui de sa requête, il a déposé plusieurs notes d'honoraires de son avocat, Maître Richard Calame.
- 10.6** Dans la mesure où A. a été acquitté de l'infraction de mise en danger par l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA), il a droit à une indemnité fondée sur l'art. 429 al. 1 CPP. Une indemnité correspondant au tiers des activités facturées par son avocat lui sera attribuée.
- 10.7** Cela étant, il y a lieu d'apporter des correctifs aux notes d'honoraires établies par Maître Richard Calame. En effet, compte tenu de la difficulté de la présente procédure, il n'y a pas lieu de s'écarter du tarif usuel appliqué par la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral, soit CHF 230.- pour l'activité d'avocat et CHF 200.- pour les déplacements. Maître Richard Calame ayant facturé CHF 300.- ses heures de travail et de déplacement, il convient de réduire sa facture en proportion. Le total des heures d'activité d'avocat jusqu'au 31 décembre 2017 s'élève à 184 heures 15 (soit CHF 42'377.50 hors TVA). A cela s'ajoute 7 heures de déplacement (représentant CHF 1'400.- hors TVA). Après ajout de la TVA à 8%, on arrive à un total de CHF 47'279.70. Le total des heures d'activité d'avocat après le 1^{er} janvier 2018 s'élève à 67 heures 30 (soit CHF 15'525.- hors TVA). S'y ajoutent 7 heures de déplacement (soit CHF 1'400.- hors TVA). Après ajout de la TVA à 7.7%, on arrive à un total de CHF 18'228.20. Le montant total relatif à l'activité déployée par Maître Richard Calame se chiffre ainsi à CHF 65'507.90, TVA comprise. S'y ajoutent encore des frais à hauteur de

CHF 2'532.20. A cet égard, il convient de préciser que les frais relatifs aux rapports d'expertise privés requis par la défense n'ont pas à être pris en compte, dans la mesure où ils n'étaient pas nécessaires, ni utiles, à la cause. Le total des honoraires et frais de défense s'élève donc à CHF 68'040.10.

- 10.8** En tenant compte de la même proportion que pour la réduction des frais (cf. *supra* consid. 9.7), il est alloué à A. un montant de CHF 22'680.- (soit un tiers de CHF 68'040.10) à titre d'indemnité au sens de l'art. 429 al. 1 let. a CPP.

Par ces motifs, la Cour prononce:

- I. A. est acquitté des fins de la prévention de mise en danger par l'aviation par négligence.
- II. A. est reconnu coupable de:
 1. lésions corporelles graves par négligence;
 2. entrave par négligence à la circulation publique.
- III. A. est condamné à une peine pécuniaire de 80 jours-amende, le montant du jour-amende étant fixé à hauteur de CHF 160.-, avec sursis, le délai d'épreuve étant fixé à 2 ans.
- IV. A. est condamné, en plus de la peine avec sursis, à une amende de CHF 3'800.- et, en cas de non-paiement fautif, à une peine privative de liberté de substitution de 24 jours.
- V. Les objets séquestrés le 1^{er} novembre 2012 sont restitués à l'assurance E., soit: deux roues de l'aéronef HB-GPL, un système de freinage de l'aéronef HB-GPL, la documentation et les manuels qui se trouvaient à bord de l'aéronef HB-GPL.
- VI. Les objets séquestrés respectivement édités le 30 novembre 2012, sont restitués au Service suisse d'enquête de sécurité SESE, soit: des bandes d'enregistrement du Cockpit Voice Recorder (CVR) et le dossier relatif à l'enquête de sécurité dirigée par le SESE.
- VII.
 1. Les frais de la procédure se chiffrent à CHF 39'716.38 (procédure préliminaire: CHF 22'499.48 [émoluments] et CHF 9'400.- [débours]; procédure de première instance: CHF 5'000.- [émoluments] et CHF 1'900.- [débours]).
 2. Les frais de procédure sont mis à la charge d'A. à concurrence de CHF 26'477.60.
- VIII. Une indemnité de CHF 22'680.- est allouée à A. en application de l'art. 429 al. 1 let. a CPP.

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

Le juge unique

La greffière

Une expédition complète de la décision écrite sera adressée à

- Ministère public de la Confédération, Monsieur Marco Renna
- Maître Richard Calame

Après son entrée en force, la décision sera communiquée à:

- Canton de Neuchâtel en tant qu'autorité d'exécution
- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
- Assurance E.
- Service suisse d'enquête de sécurité (SESE)

Indication des voies de droit

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 du 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).

Expédition: 8 avril 2020