

# **BStGer SK.2006.11 vom 12. Oktober 2006**

Bundesstrafgericht, 2006-10-12, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger\\_SK.2006.11](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger_SK.2006.11)

FR: TPF SK.2006.11 du 12 octobre 2006

IT: TPF SK.2006.11 del 12 ottobre 2006

## **Regeste**

lésions corporelles par négligence

## **Erwägungen**

### **E. 1**

L'infraction de lésions corporelles par négligence est punie de l'emprisonnement ou de l'amende (art. 125 CP). L'action pénale se prescrit donc par sept ans (art. 70 al. 1 let. c CP).

#### **E. 1.1**

La prescription ne court plus si, avant son échéance, un jugement de première instance a été rendu (art. 70 al. 3 CP). En l'espèce, le jugement a été prononcé en audience publique, en application de l'art. 178 PPF, le 12 octobre 2006, soit avant l'échéance du délai de prescription. La date à laquelle les parties recevront concrètement notification du présent arrêt, au sens de l'art. 180 PPF, ne joue dès lors aucun rôle, car la cour est liée par le prononcé en audience publique et

- 5 - elle ne peut plus en modifier les termes (ATF 130 IV 101, 103 consid. 2, rés. in SJ 2005 I 108, 109 consid. 2).

#### **E. 1.2**

A l'ouverture des débats, le conseil de l'accusé D. a néanmoins requis que la prescription soit constatée, au motif que, selon l'ancien droit, cette prescription était acquise si aucun acte d'instruction n'était accompli pendant cinq ans. A teneur de l'art. 70 aCP, en vigueur jusqu'au 1er octobre 2002, l'action pénale se prescrivait en effet par cinq ans pour les infractions passibles de l'emprisonnement pour trois ans au plus. L'art. 72 aCP, désormais abrogé, disposait toutefois que le délai de prescription était interrompu, jusqu'à l'échéance de sept ans et demi au plus, par tout acte d'instruction accompli avant que la prescription ne fût acquise. Selon la jurisprudence (ATF 115 IV 97) tout acte des autorités de poursuite propres à faire progresser l'enquête et déployant des effets extérieurs était considéré comme interruptif de la prescription. En l'espèce, le MPC a ordonné l'ouverture d'une enquête le 25 août 2004 (01.00.0001) et cette décision interrompait la prescription (ATF 115 IV 97). Depuis lors, moins de deux ans et demi se sont écoulés et le délai de prescription de sept ans, plus favorable aux accusés, n'est pas échu. Au 25 août 2004, la prescription n'était donc pas atteinte selon l'ancien droit. A toutes fins utiles, on relèvera qu'avant la décision d'ouvrir une enquête sur le plan fédéral, les autorités cantonales du canton xx. n'étaient pas restées totalement inactives. La poursuite pénale ouverte dès le lendemain de l'accident a certes été rapidement «suspendue» dans l'attente du rapport à établir par le BEAA. Dès septembre 2003 au moins (10 00 0001ss) les autorités du canton xx. ont requis – et finalement obtenu en juillet 2004 – la transmission de ce rapport. Ce

faisant, l'autorité d'instruction a clairement manifesté sa volonté de faire progresser l'enquête, de telle sorte qu'il convient de considérer également ses démarches comme interruptives de la prescription. Ces constats dispensent d'examiner si d'autres actes ont été accomplis dans l'intervalle, qui correspondraient aux exigences de l'art. 72 aCP.

## **E. 2**

La Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral doit, même d'office, examiner sa compétence pour connaître de la cause. La décision des accusés de renoncer finalement à contester cette compétence ne la dispense donc pas de cet examen.

### **E. 2.1**

A teneur de l'art. 98 al. 1 de la loi fédérale sur l'aviation (LA: RS 748.0), les infractions commises à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction fédérale. La question se pose dès lors de savoir si l'infraction reprochée aux accusés a été commise à bord de l'hélicoptère ici en cause. A teneur de l'art. 1 de la Convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord d'un aéronef (RS 0.748.710.1), une infraction est commise à bord lorsque l'aéronef est en vol. La Convention du 16 décembre 1970 pour la répres-

- sion de la capture illicite d'aéronefs (RS 0.748.710.2) précise pour sa part (art. 3), qu'un aéronef est en vol depuis le moment où l'embarquement est terminé et les portes extérieures fermées, jusqu'à l'ouverture d'une de ces portes en vue du débarquement. Il conviendrait donc de se demander à quel moment l'infraction de lésions corporelles par négligence est commise. S'agit-il du moment où l'auteur commet une imprudence coupable ou omet fautivement de prendre une mesure de précaution, du moment où il prend l'envol malgré l'absence de vérification des causes d'un défaut de l'aéronef, ou enfin du moment où le résultat se produit? La question pourra rester indécise. Selon la jurisprudence en effet (ATF 132 IV 89, 93 consid. 2 et arrêts cités) l'accord entre un canton et la Confédération pour désigner l'autorité de poursuite compétente ne peut être remis en cause que s'il est le fruit d'un abus du pouvoir d'appréciation. Pour qu'un tel abus soit retenu, il faut que l'autorité qui admet sa compétence se fonde manifestement sur des considérations juridiques erronées (ATF 119 IV 250, 252 consid. 3; arrêt du Tribunal fédéral du 9 mai 2003 dans la cause 8G.15/2003, consid. 2.1). Si en l'espèce la compétence fondée sur l'art. 98 al. 1 LA n'est pas évidente, on ne saurait considérer non plus qu'elle devrait être manifestement déniée, de telle sorte qu'elle ne peut plus être remise en cause postérieurement à l'établissement de l'acte d'accusation.

### **E. 2.2**

A cela s'ajoute que, si la loi ne prévoit pas de délai pour la contestation d'un for – lorsque la fixation de ce dernier n'a pas fait l'objet d'une décision formelle et notifiée – il n'en demeure pas moins que l'inculpé doit agir dans un délai raisonnable, dès le moment où il a eu connaissance des faits pouvant justifier sa contestation (ATF 128 IV 232, 235 consid. 3.1; arrêt TPF BG.2004.18 du 25.11.2004 consid. 2.4). Or en l'espèce, l'accusé C. n'a évoqué ce problème qu'à l'occasion d'un courrier de son avocat adressé à la cour le 11 septembre 2006 (8 420 003), puis d'une plainte (reclamo) du 21 septembre 2006 (8 320 001). Cet accusé savait pourtant de longue date que la poursuite avait été reprise par l'autorité fédérale, de sorte que, de toute manière, sa contestation aurait dû être considérée comme tardive.

### **E. 3**

Par courrier du 3 octobre 2006 (8 421 001), le conseil de D. a encore requis divers actes d'instruction. A l'audience, il a repris ses demandes, ajoutant qu'il concluait à ce que la poursuite soit «annulée» au motif que le droit d'être entendu de cet accusé aurait été violé. Statuant sur le siège, la cour a rejeté cette demande en se fondant sur les motifs qui sont ici repris.

#### **E. 3.1**

L'acquisition de la documentation relative d'une part aux conditions d'atterrissage d'urgence à l'aéroport de vv. et, d'autre part, aux autres accidents dont le même type d'hélicoptère a été l'objet, en présentant le même défaut, pourraient tout au plus mettre en lumière des fautes commises par des tiers, qui seraient également

- 7 - à l'origine de l'accident du 27 octobre 1999. Comme il sera rappelé plus loin (infra consid. 7.2), ces fautes éventuelles n'auraient toutefois qu'un caractère concomitant et ne seraient dès lors pas propres à exculper D., de telle sorte que leur apport n'est pas nécessaire au jugement de la cause.

#### **E. 3.2**

L'avocat de D. a également requis l'ordonnance d'une expertise, aux fins de déterminer si, comme le soutient l'acte d'accusation, l'essai au sol prescrit par le manuel de maintenance (infra consid. 6.1) aurait révélé à nouveau la présence de limaille et imposé en conséquence le démontage de la turbine. Comme il sera retenu plus loin (infra. consid. 7.1), il est exact que cette affirmation n'est pas établie par les actes de la procédure et que seule une expertise formelle aurait pu, le cas échéant, apporter la preuve de ce fait. Pour les motifs exposés (eod.loc.), ce fait n'est toutefois pas déterminant. Il affaiblit certes la position de l'accusation, mais pas celle des accusés. Si l'expertise requise avait démontré que, comme le soutiennent ces derniers, l'essai au sol n'aurait pas permis de déceler le défaut fatal, les accusés n'en auraient pas pour autant été acquittés

#### **E. 3.3**

Le droit d'être entendu de l'accusé n'est violé que si l'autorité de poursuite ou de jugement refuse l'administration d'une preuve utile à la défense. En d'autres termes, le droit de fournir des preuves se limite aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision (PIQUEREZ, Procédure pénale suisse, Zurich 2000, p. 183 N. 789 et arrêts cités; HAUSER/SCHWERI/HARTMANN, Schweizerisches Strafprozessrecht, Bâle 2005, p. 254 N. 7, OBERHOLZER, Grundzüge des Strafprozessrechts, Berne 2005, p. 180 N. 412). Comme on vient de le voir, cette pertinence n'est pas donnée pour les faits invoqués par D.. Aucune autre requête de preuves n'ayant été offerte et écartée, son droit d'être entendu n'a donc pas été violé. Ce constat dispense d'examiner si ces offres de preuves, formulées six jours avant les débats et trois semaines avant l'échéance de la prescription définitive de l'action pénale, ont été présentées en temps opportun, alors que D. connaît son inculpation depuis juillet 2005 au moins (13.02.0001).

#### **E. 3.4**

En l'absence d'une violation du droit d'être entendu, il n'y a pas de raison d'entrer en matière sur une possible «annulation» de la poursuite, si tant est qu'une telle conséquence puisse être attribuée à une telle cause.

#### **E. 4**

L'action pénale du chef de lésions corporelles par négligence n'est poursuivable que sur plainte si les lésions subies par la victime sont légères. Si ces lésions sont graves, la poursuite a lieu d'office (art. 125 al. 1 et 2 CP). Sont considérées comme graves les lésions qui ont pour conséquence de mutiler le corps d'une personne, un de ses membres ou un de ses organes importants ou causé à une personne une incapacité de travail, une infirmité ou une maladie mentale permanente, ou de défigurer une personne d'une façon grave et permanente (art. 122 CP). En l'espèce, il est évident – et non contesté – que ce degré de gravité est at-

- 8 - teint pour le moins en ce qui concerne les lésions subies par A.. Il n'est pas contesté non plus qu'une plainte a été valablement déposée dans les trois mois qui ont suivi l'accident du 27 octobre 1999 (art. 29 CP). Il convient donc de constater que l'action pénale a été valablement engagée.

Sur le fond

#### **E. 5**

Se rend coupable de lésions corporelles au sens de l'art. 125 CP, celui qui, par négligence, aura fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé. La réalisation de l'infraction suppose donc que trois éléments constitutifs soient réalisés, à savoir une négligence, des lésions corporelles et un lien de causalité entre la première et les secondes.

##### **E. 5.1**

La négligence est définie à l'art. 18 al. 3 CP. Elle consiste pour l'auteur à agir par une imprévoyance coupable, sans se rendre compte ou sans tenir compte des conséquences de son acte. L'imprévoyance est coupable quand l'auteur de l'acte n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle. La négligence suppose ainsi, en premier lieu, une violation des devoirs de la prudence imposée par les circonstances, afin de ne pas excéder les limites du risque admissible. Si la violation de ces devoirs consiste en une omission, il faut encore que l'auteur ait assumé un devoir juridique d'agir, découlant d'une position de garant. En second lieu, la violation des devoirs doit être fautive, l'auteur n'ayant pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à ses devoirs (sur l'ensemble de ces questions: ATF 127 IV 62, 64 consid. 2d, ATF 126 IV 13, 16 consid. 7a, CORBOZ, Précis de droit Stämpfli, Les infractions en droit suisse, volume I, Berne 2002, ad art. 117 CP p. 64ss, NIGGLI-WIPRÄCHTIGER (HRSG.), Basler Kommentar. Strafgesetzbuch II, Bâle 2003, ad art. 125 CP p. 146 N. 2ss et les arrêts cités par ces auteurs).

##### **E. 5.2**

La notion de lésions corporelles graves a déjà été précisée plus haut (supra consid. 4). Toute autre atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé est considérée comme une lésion corporelle simple (art. 123 ch. 1 CP).

##### **E. 5.3**

La causalité est donnée lorsque, d'un point de vue purement factuel, le résultat ne se serait pas produit sans l'acte reproché à l'auteur (causalité naturelle: ATF 125 IV 195, 197 consid. 2b) et si cet acte était propre, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit (causalité adéquate: ATF 131 IV

145, 147 consid. 5.1). Le lien de causalité subsiste même si le comportement de l'auteur n'est pas la cause directe ou unique du résultat. Il n'y a rupture du lien de causalité que si une autre cause concomi-

- 9 - tante, par exemple une force naturelle, le comportement de la victime ou celui d'un tiers, constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire que l'auteur ne pouvait raisonnablement s'y attendre (ATF 131 IV 145, 148 consid. 5.2).

## **E. 6**

En l'espèce, il est reproché aux accusés d'avoir décidé de reprendre le vol prévu vers uu., sans prendre les précautions commandées par les circonstances pour éviter l'accident qui s'est finalement produit.

### **E. 6.1**

Il est établi qu'avant l'atterrissage de l'hélicoptère à vv., le voyant lumineux signalant la présence de limaille s'était allumé. Il n'est ni contestable, ni d'ailleurs contesté qu'un tel évènement évoquait une défektivité possible, sinon certaine, dans le fonctionnement de l'appareil et que, dans une telle situation, il convenait de prendre les mesures prescrites par le manuel de vol. Selon sa teneur de l'époque, ce manuel prescrivait au pilote d'atterrir aussitôt que possible (land as soon as possible), car l'indicateur lumineux signalait la présence de métal dans l'huile et une détérioration possible du moteur (lighted indicators indicate metal contamination of oil and possible deterioration of engine). Avant tout nouveau vol, il convenait alors d'examiner le détecteur de limaille (inspect appropriate chip detector prior to next flight) en se conformant aux indications figurant dans le manuel d'entretien (see HMI). Ce manuel indiquait le même type d'avertissement du danger encouru (This light is an indication of conditions which could cause engine failure). Il ajoutait que le détecteur devait être nettoyé, puis que le rotor devait être remis en marche, au sol, pendant une durée de 30 minutes, à l'issue de laquelle un nouveau contrôle devait avoir lieu. Si le voyant lumineux ne s'allumait pas pendant ce test, le détecteur devait être remis en place et le vol pouvait reprendre (Clean the magnetic drain plugs. Perform a 30-minute ground run at power with the rotor turning. Observe engine operation limits and chip warning lights. If operation is normal, remove, inspection, clean and reinstall all chip detectors. Return engine to service) (sur l'ensemble de ces précisions, voir le manuel de vol : 10.00.0587 et le manuel d'entretien K.: 10.00.0019 et 020). Cette procédure n'a pas été suivie, en ce sens que l'essai au sol de 30 minutes, après le nettoyage du détecteur de limaille, n'a pas été effectué, alors même que le manuel d'entretien ne prévoit aucune exception à la procédure décrite plus haut, qui doit être suivie dans tous les cas où l'indicateur lumineux s'est enclenché, quelle que soit la dimension des particules métalliques dont la présence était constatée. A teneur de l'art. 24 al. 1 let. c de l'ordonnance sur la navigabilité des aéronefs (ONAE: RS 748.215.1) déjà en vigueur à l'époque des faits, un aéronef ne devait pas être mis en circulation si, à la suite de défaillances techniques, de défauts ou de sollicitations anormales ayant mis en question sa navigabilité, un examen n'avait pas été effectué par une personne habilitée et révélé que la navigabilité de l'aéronef n'était pas en cause. Par personne habilitée (art. 31 ONAE), il faut entendre les entrepri-

- 10 - ses d'entretien au sens de l'ordonnance 1 sur les entreprises d'aéronefs (OJAR- 145: RS 748.127.3). Selon les termes des manuels cités plus haut, l'allumage du voyant signalant la présence de limaille était de nature à mettre en cause la navigabilité de l'hélicoptère en raison d'une défektivité du moteur (possible deterioration of engine/engine failure) et le

comportement adopté par l'accusé C. n'a respecté ni les exigences posées par le constructeur (essai au sol pendant trente minutes) ni celles de la loi (examen par une personne habilitée) pour vérifier cette navigabilité. C. disposait certes d'une bonne formation en matière d'entretien, mais sa licence n'avait pas été renouvelée dès 1992 (13.01.0010) et en l'occurrence, seule l'entreprise de D. disposait d'une telle habilitation. L'appareil a donc été remis en service en violation des exigences de prudence découlant de la loi et des prescriptions du constructeur, comme la CFAA, sur recours de C., l'a clairement confirmé (8 600 026 et 27 ch. 1.4).

### **E. 6.2**

Cette violation des règles de la prudence est imputable à faute aux accusés, car les circonstances ne les dispensaient d'aucune manière de respecter les règles prescrites. Certes C. a pris contact avec D., seul compétent pour procéder à l'examen de l'appareil, mais il n'ignorait pas que ce dernier n'était pas en mesure de procéder à cet examen par téléphone, ce d'autant moins qu'il savait que D. n'était pas présent à son atelier (13.02.0036/8 600 013) et qu'il ne disposait pas des informations nécessaires pour fournir une réponse digne de confiance. Pour sa part, D. a donné un conseil erroné à C., sans prendre la précaution de consulter tout d'abord le manuel d'entretien. Il ignorait même l'exigence d'un essai au sol de 30 minutes (13.02.0039/8 600 013). Aucun des deux accusés ne se trouvait dans une situation qui puisse justifier leur imprudence. D. aurait facilement pu et dû répondre à C. qu'il ne pouvait donner un avis avant de consulter le manuel d'entretien. Quant à C., il ne prétend pas qu'il lui eût été impossible, voire même difficile de renoncer au vol de retour avant d'être certain que la procédure prescrite par le manuel de vol avait été respectée. La légèreté avec laquelle les accusés ont agi est d'autant moins excusable que tous deux sont des professionnels expérimentés (ATF 118 IV 130, 134 consid. 3a) et que la mise en service de l'hélicoptère, en cas de défectuosité, était de nature à mettre gravement en danger l'intégrité corporelle et même la vie de ses occupants. Il existait ainsi une disproportion évidente entre les inconvénients minimes d'une renonciation temporaire à la remise en service de l'appareil et les risques majeurs encourus en prenant l'air sans respecter les mesures de prudence. C'est le lieu de préciser en effet qu'en matière de navigation aérienne, toute prise de risque inutile est a priori prohibée et que lorsqu'il s'agit d'un vol avec passagers, la sécurité doit l'emporter sur toute autre considération (ATF 97 IV 169, 185 consid. 3h à propos d'un vol d'hélicoptère; JENNY IN NIGGLI-WIPRÄCHTIGER, Basler Kommentar, Strafrechtsgesetzbuch I, Bâle 2003, ad art. 18 CP p. 200 N. 78; voir aussi GULDIMANN: Fahrlässigkeit bei Flugunfällen, RSJ 56 [1960] p. 17ss spéc. 23 et note de bas de page N. 27).

- 11 -

### **E. 6.3**

La négligence fautive imputable aux accusés consiste certes à avoir omis de procéder ou de faire procéder à une inspection de l'hélicoptère conforme aux exigences posées par le constructeur. Leur comportement ne s'est toutefois pas limité à cette omission. C. a décidé de remettre l'appareil en service et D. lui a donné un conseil dans ce sens. Ce sont là des comportements actifs, qui dispensent en conséquence d'examiner si les accusés avaient une position de garants par rapport aux victimes (sur la distinction entre délits par commission et délits d'omission improprement dits, cf. KILLIAS, Précis de droit pénal général, 2ème éd., Berne 2001, p. 56ss N. 418ss, spéc. note de bas de page 58 N. 49). On relèvera

néanmoins que tant C. que D. avaient en l'occurrence une obligation juridique d'agir afin d'éviter la survenance d'un accident. Le premier était seul détenteur d'un brevet de pilote autorisé à effectuer un vol avec des passagers. Il assumait donc la charge de commandant de bord (art. 3 al. 1 de l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef: RS 748.225.1) et, à ce titre, il était tenu de prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts des passagers (art. 6 de la même ordonnance), au premier rang desquels figure assurément la protection de leur intégrité physique. En décidant de prendre l'air malgré le risque lié à l'absence d'examen conforme de l'appareil, C. a violé ses devoirs. Quant à D., il assumait la charge d'assurer la maintenance de l'hélicoptère, en vertu du contrat qui le liait à l'entreprise de C. (09.03.0020ss), ce qui impliquait notamment le devoir d'en vérifier l'aptitude au vol (art. 6 du contrat) et de prendre les mesures nécessaires en cas de signalement d'une défaillance (art. 5 du contrat). En donnant à C. le conseil de reprendre le vol sans se référer préalablement aux instructions du constructeur, D. n'a pas respecté ses devoirs contractuels. Il a en outre violé les obligations découlant des art. 24, 25 et 30ss ONAE, à teneur desquels les défaillances techniques ou les défauts doivent faire l'objet d'un examen par une personne dûment habilitée et d'une attestation conforme (art. 25 ch. 2 et 37 al. 3 notamment).

## **E. 7**

Reste à déterminer si la négligence coupable imputable aux accusés est en lien de causalité avec les blessures subies par les occupants de l'hélicoptère.

### **E. 7.1**

Comme déjà précisé (supra consid. 6.3), les fautes imputables aux accusés consistent à la fois en une omission (absence de contrôle conforme de la navigabilité de l'aéronef) et une action (conseil et décision de prendre le vol) et leurs conséquences doivent dès lors être appréciées comme une action. Pour apprécier le lien de causalité entre le comportement des accusés et le résultat qui s'est produit, il faut donc se demander si l'accident aurait pu être évité dans l'hypothèse où les accusés auraient respecté les exigences posées par la loi et par les consignes du constructeur. Aucune expertise n'ayant été établie en l'espèce, on ne peut affirmer que le respect des procédures applicables (examen par une personne habilitée et essai au

- 12 - sol pendant une durée de 30 minutes) aurait à coup sûr permis de détecter le défaut qui, à teneur des conclusions non contestées du bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation, confirmées par la commission de recours, est à l'origine de la panne du moteur de l'hélicoptère, à savoir la détérioration d'un roulement et l'arrêt de la turbine (10.00.0015 et 8 600 021). En d'autres termes, la preuve n'a pas été rapportée que l'aéronef aurait présenté toute garantie de navigabilité si les accusés avaient agi conformément à leurs devoirs. Ce qui est établi en revanche – ou du moins objectivement prévisible au vu des circonstances (CORBOZ, op. cit. ad art. 117 CP p. 77 N. 47 et doctrine citée) – c'est que dans l'hypothèse où la procédure de contrôle aurait été scrupuleusement respectée, le vol de retour vers uu. aurait été largement différé et que les passagers seraient retournés à leur domicile par d'autres moyens. D. se trouvait en Allemagne et il n'était manifestement pas en mesure de se rendre sur le champ à vv. ou d'y déléguer, à bref délai, un autre mécanicien agréé. Les accusés n'ont d'ailleurs jamais prétendu qu'un contrôle conforme aurait pu être entrepris avec une rapidité suffisante pour permettre aux passagers de regagner leur domicile le jour même, comme ils en avaient le projet et l'intention. A supposer dès lors

que, même effectuée dans les règles, la procédure de contrôle n'ait pas permis de déceler le défaut du roulement du moteur, il n'en reste pas moins que les passagers blessés n'auraient pas pris place à bord et qu'ils seraient retourné à uu. par le train ou en taxi, comme il en a d'ailleurs été question avant que C. ne décide finalement de reprendre le vol (12.02.0005). A ce- la s'ajoute que, si les futures victimes avaient su la signification de l'avarie annon- cée et compris que C. et D. avaient négligé de respecter la procédure de contrôle imposée par la loi et par le constructeur, il est plus que probable qu'ils auraient renoncé à prendre place à bord de l'hélicoptère. La décision de C., sur conseil de D., de remettre l'appareil en service, avec ses passagers, était ainsi la cause naturelle de l'accident: sans la décision de voler, l'appareil ne se serait pas écrasé. Elle en est également la cause adéquate car, au vu des circonstances, le respect des pro- cédures de contrôle aurait à ce point retardé la remise en service de l'appareil que les victimes auraient choisi un autre mode de transport pour leur retour à leurs domiciles. Ni C. ni D. ne pouvaient en outre ignorer qu'une possible défaillance du moteur de l'appareil était de nature à provoquer la chute de celui-ci et, partant, de mettre en danger l'intégrité physique de ses occupants.

### **E. 7.2**

Ce constat relègue à l'arrière plan toutes les autres causes possibles de l'accident. Ainsi par exemple, les difficultés particulières de la procédure de décollage à l'aéroport de vv. ne peuvent être invoquées par C. pour se disculper, car elles étaient parfaitement connues de ce pilote expérimenté et elles auraient dû au contraire l'inciter à une prudence accrue. De même, les accusés ne sauraient pré- tendre que le défaut du roulement litigieux – dont ils ignoraient certes l'existence – constituait un facteur si extraordinaire ou exceptionnel qu'il était de nature à inter- rompre le lien de causalité. Comme on l'a vu (supra consid. 6.1) la présence de li- maille dans l'huile, révélée par l'équipement topique, avait en effet attiré leur atten-

- 13 - tion sur la possibilité d'un tel dysfonctionnement (possible internal deterioration of engine, 10.00.0587, indication of conditions which could cause engine failure: 10.00.0019) et il ne tenait qu'à eux de ne pas banaliser un tel avertissement. Quant à la présence ou non d'une caissette placée sous le siège de A. (10.00.0072/12.01.0011/ 8 600 010) elle n'a pu jouer un rôle causal que dans l'aggravation des blessures subies par cette partie civile, non dans leur surve- nance.

### **E. 8**

Pour l'ensemble de ces motifs, les accusés doivent dès lors être déclarés coupa- bles de lésions corporelles par négligence au sens de l'art. 125 CP.

Sur les peines

### **E. 9**

Les lésions corporelles par négligence sont passibles de l'emprisonnement de 3 jours à trois ans et d'une amende de Fr. 40'000.-- au plus (art. 36, 48, 50 al. 2 et 125 CP). La peine doit être fixée en tenant compte de la gravité de la faute com- mise, des mobiles, des antécédents et de la situation personnelle de l'auteur (art. 63 CP). En cas de circonstances atténuantes, la peine peut être réduite (art. 64 CP). Il peut même être renoncé à toute sanction en cas de violation du principe de célérité (ATF 130 IV 54, 55 consid. 3.3.1).

### **E. 9.1**

Les fautes commises par les accusés ont entraîné des conséquences graves mais, subjectivement, elles sont relativement légères. C. n'a pas totalement ignoré l'avertissement causé par l'allumage du détecteur de limaille mais il s'est contenté, à tort, d'accorder confiance aux propos rassurants de D.. Ce dernier a peut-être été pris au dépourvu par l'appel de C. et il a sans doute cru, à tort, bien faire en ne différant pas sa réponse jusqu'au moment où il aurait été en mesure de consulter le manuel de maintenance. Ainsi, les mobiles des accusés résident plus dans une coupable désinvolture que dans une négligence crasse. Leurs antécédents sont excellents et leurs situations personnelles ne présentent aucune particularité propre à influencer la fixation de la peine.

### **E. 9.2**

A s'en tenir aux actes de la procédure, une enquête a été ouverte d'office par la police cantonale valaisanne dès le jour de l'accident et un rapport a été adressé le 5 janvier 2000 au Tribunal d'instruction pénale du canton du xx. (05.00.0001). La plainte déposée par trois victimes a été transmise au même tribunal le 26 janvier 2000. L'autorité d'instruction du canton xx. s'est ensuite contentée de solliciter la remise du rapport à établir par le BEAA et, une fois ce document reçu, de requérir de l'autorité fédérale qu'elle reprenne la poursuite à son compte. Depuis

- 14 - ce transfert, la procédure s'est déroulée à un rythme constant pour aboutir à un acte d'accusation soumis au Tribunal pénal fédéral le 23 août 2006, soit deux mois à peine avant l'échéance du délai de prescription absolue (art. 70 CP). La violation du principe de célérité n'implique pas une faute de l'autorité (ATF 130 IV 54, 57 consid. 3.3.3), si bien qu'il n'y a pas lieu de se demander si c'est à tort ou à raison que l'autorité du canton xx. a suspendu de fait son enquête jusqu'à réception du rapport du BEAA et qu'elle a attendu ce moment pour transférer la poursuite à l'autorité fédérale. Il suffit de constater que, pendant plusieurs années, la poursuite a été interrompue et qu'elle n'a finalement été clôturée qu'à la veille de la prescription. Une telle inactivité et une telle lenteur dans l'instruction d'une cause sans grande complication de fait ou de droit constituent une violation objective manifeste du principe de célérité (cf. les délais jugés inadmissibles mentionnés, à titre d'exemple, dans l'arrêt du Tribunal fédéral 6P.121/2004 du 29 novembre 2004 consid. 1.2).

### **E. 9.3**

Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, il se justifie donc de renoncer au prononcé d'une peine qui n'aurait aujourd'hui plus guère de sens. Cette issue dispense d'examiner si l'une ou l'autre des circonstances atténuantes prévues à l'art. 64 CP est réalisée. On relèvera néanmoins que la circonstance tirée du temps relativement long (art. 64 § 9 CP) est manifestement donnée.

### **E. 9.4**

A teneur de l'art. 54 CP, l'auteur d'un délit commis dans le cadre de sa profession peut s'en voir interdire l'exercice, si ce dernier est soumis à une autorisation officielle, comme c'est le cas, dans le domaine de l'aviation, de la profession de pilote ou de celle de mécanicien d'entretien (art. 60 LA). Une telle peine accessoire suppose toutefois le prononcé d'une peine privative de liberté supérieure à trois mois et la crainte de nouveaux abus. Or ces conditions ne sont nullement réalisées en l'espèce. A cela s'ajoute qu'une telle sanction eût été clairement disproportionnée au vu de l'absence de toute autre faute professionnelle commise par l'un ou l'autre des accusés avant comme après l'accident.

## Sur les conclusions civiles

### **E. 10**

Dans la mesure où le prévenu n'est pas acquitté, le Tribunal pénal fédéral doit en principe statuer sur les prétentions civiles déposées par le lésé. Lorsque le jugement complet de telles prétentions exige un travail disproportionné, le tribunal peut toutefois se limiter à adjuger l'action civile dans son principe et renvoyer le lésé à agir pour le reste devant les tribunaux civils (art. 210 PPF).

- 15 -

#### **E. 10.1**

En l'espèce, le jugement des prétentions civiles se heurte à plusieurs difficultés. Les accusés soutiennent que l'action civile serait prescrite au sens de l'art. 29 de la Convention de Varsovie (RS 0.748.410), qui prévoit un délai de déchéance de deux ans (art. 29). Il semble cependant que cette disposition ne soit pas applicable, dès lors que le transport aérien ici en cause n'avait aucun caractère international (art. 1 de la Convention). Les accusés soutiennent d'autre part que les prétentions des parties civiles seraient déjà entièrement couvertes par l'accord qu'elles ont conclu avec les sociétés F., L. et K. (traduction 07.00.0021). La validité de cet argument supposerait des mesures propres à interpréter le sens de cette convention, en appliquant notamment les lois californiennes (art. XI de la convention). A. soumet à la cour des conclusions en réparation complète de son dommage, dans lequel elle inclut ses frais médicaux et la perte de gain consécutive à son incapacité de travail. Sachant que l'intéressée bénéficie déjà des prestations de plusieurs assurances, les montants réclamés ne peuvent assurément être alloués sur la seule base des faits établis par l'enquête et des pièces produites à l'audience (8 600 060ss). Il en va de même des prétentions tirées de l'incapacité de travail, dont l'évaluation supposera sans doute une actualisation du taux d'incapacité (80 %) résultant du rapport établi en avril 2006 (8 600 147). En d'autres termes, le juge pénal ne pourrait valablement et complètement statuer sur les prétentions des parties civiles qu'à la faveur d'une nouvelle procédure contradictoire, les éléments figurant au dossier étant largement insuffisants. Or tel est d'autant moins son rôle en l'espèce que, dans le même contexte, une procédure civile est déjà pendante, à l'initiative de A., devant le Tribunal du district de xx., où la précitée a introduit action contre E. Sàrl, B. et C.. Il est vrai que D. n'est pas partie à cette procédure, mais la seule absence au procès de ce débiteur solidaire ne saurait justifier que le juge pénal se substitue au juge civil pour l'ensemble du contentieux, ni qu'il statue ad separatum au risque de provoquer des jugements contradictoires. Pour l'ensemble de ces motifs, les prétentions civiles ne seront donc examinées que dans leur principe et les parties civiles renvoyées à agir devant le juge civil, charge à lui de statuer sur toute exception (prescription, compensation, etc.) qui pourrait être soulevée et de fixer définitivement la quotité du dommage.

#### **E. 10.2**

Reconnus coupables d'un délit, les accusés ont commis un acte illicite au sens de l'art. 41 CO et ils sont donc tenus de réparer le dommage causé à autrui, tel qu'il est notamment circonscrit par les art. 46 et 47 CO. Lorsque le dommage a été causé par plusieurs personnes, elles sont tenues solidairement de le réparer (art. 50 CO). A s'en tenir aux conclusions déposées par les parties civiles, les accusés seront donc condamnés solidairement à réparer le tort moral subi par B. et par A.. A l'égard de cette dernière, ils

devront également rembourser les frais exposés et verser des dommages-intérêts résultant de son incapacité de travail et de l'atteinte portée à son avenir économique.

- 16 -

Sur les frais et dépens

## **E. 11**

La répartition des frais, dépens et émoluments de la poursuite pénale est dictée par les art. 172 à 177 PPF et, par renvoi de l'art. 245 PPF, par les art. 146 à 161 OJ. Leur quotité est déterminée par les dispositions de l'ordonnance sur les frais de la procédure pénale fédérale (ordonnance sur les frais : RS 312.025), du règlement sur les dépens et indemnités alloués devant le Tribunal pénal fédéral (Règlement sur les dépens: RS 173.711.31) et du règlement fixant les émoluments judiciaires perçus par le Tribunal pénal fédéral (Règlement sur les émoluments: RS 173.711.32).

### **E. 11.1**

En règle générale, les frais de la procédure sont à la charge du condamné (art. 172 al. 1 PPF). S'il y a plusieurs condamnés, la cour décide s'ils répondent solidairement (art. 172 al. 2 PPF). En l'espèce, les accusés ont agi de concert et, l'un d'eux étant domicilié à l'étranger, le recouvrement de sa part risque de présenter des difficultés. Il se justifie dès lors de condamner les deux accusés, solidairement entre eux, aux frais de la procédure.

### **E. 11.2**

Ces frais sont arrêtés comme suit: – pour la procédure de recherches: Fr. 3'683,55, y compris un émolument de Fr. 2'000.-- – pour l'instruction préparatoire: Fr. 7.651,90, y compris un émolument de Fr. 3'000.-- – pour l'acte d'accusation et son soutien: Fr. 2'000.-- – pour la procédure de jugement : Fr. 3'177.--, y compris un émolument de Fr. 2'000.--. Soit au total: Fr. 16'512,45.

### **E. 11.3**

A teneur de l'art. 175 PPF, le condamné est tenu de rembourser, en tout ou en partie et sur requête, les frais de la partie civile dont les conclusions sont admises en tout ou en partie.

#### **E. 11.3.1**

B. n'a fourni aucun décompte des prestations de son avocat. Il n'a pas comparu aux débats ni sollicité de délai pour déposer les documents utiles à fixer l'indemnité qu'il réclame et qu'il ne chiffre pas. En application de l'art. 3 al. 3 du

- 17 - Règlement sur les dépens et compte tenu de sa participation pour le moins discrète aux actes de la procédure, B. se verra allouer une indemnité limitée à Fr. 1'500.--.

#### **E. 11.3.2**

A. a requis l'allocation de dépens, mais elle n'a pas déposé de bordereau dans le délai fixé à cette fin. Son avocat a pris une part active à l'instruction et aux débats. Il se justifie de lui allouer une indemnité globale et forfaitaire de Fr. 7'500.--.