

BStGer SK.2012.3 vom 24. Februar 2012

Bundesstrafgericht, 2012-02-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger_SK.2012.3

FR: TPF SK.2012.3 du 24 février 2012

IT: TPF SK.2012.3 del 24 febbraio 2012

Regeste

Opposition à une ordonnance pénale Entrave à la circulation publique (art. 237 CP); Renvoi au MPC

Erwägungen

E. 1

En cas d'opposition à une ordonnance pénale, le ministère public administre les autres preuves nécessaires au jugement de l'opposition (art. 355 al. 1 du Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 [CPP; RS 312.0]). Après l'administration des preuves, le ministère public décide de maintenir l'ordonnance pénale, de classer la procédure, de rendre une nouvelle ordonnance pénale ou de porter l'accusation devant le tribunal de première instance (art. 355 al. 2 CPP). Lorsqu'il décide de maintenir l'ordonnance pénale, le ministère public transmet sans retard le dossier au tribunal de première instance en vue des débats; l'ordonnance pénale tient alors lieu d'acte d'accusation (art. 356 al. 1 CPP). Le tribunal de première instance statue sur la validité de l'ordonnance pénale et de l'opposition (art. 356 al. 2 CPP).

E. 2

La direction de la procédure examine si l'acte d'accusation et le dossier sont établis régulièrement, si les conditions à l'ouverture de l'action publique sont réalisées et s'il existe des empêchements de procéder (art. 329 al. 1 CPP). S'il apparaît lors de cet examen ou plus tard durant la procédure qu'un jugement au fond ne peut pas encore être rendu, le tribunal suspend la procédure. Au besoin, il renvoie l'accusation au ministère public pour qu'il la complète ou la corrige (art. 329 al. 2 CPP).

E. 2.1

Le but de l'examen prévu par l'art. 329 CPP est d'éviter qu'une accusation clairement insuffisante ne conduise à des débats inutiles, ce qui serait contraire tant à l'économie de procédure qu'au principe de célérité (arrêt du Tribunal fédéral 1B_304/2011 du 26 juillet 2011, consid. 3.2.2).

E. 2.2

A teneur de l'art. 6 al. 1 CPP, les autorités pénales recherchent d'office tous les faits pertinents pour la qualification de l'acte et le jugement du prévenu. Au stade de l'instruction (art. 308 ss CPP), cette tâche incombe au ministère public qui établit l'état de fait et l'appréciation juridique du cas de telle sorte qu'il puisse mettre un terme à la procédure préliminaire

(art. 308 al. 1 CPP). La recherche de la vérité matérielle porte ainsi sur les faits reprochés au prévenu (art. 308 al. 1 CPP), par l'administration à charge et à décharge (art. 6 al. 2 CPP) de moyens de preuve prévus aux art. 139 ss CPP, ainsi que, dans la mesure nécessaire, sur la personnalité du prévenu (art. 308 al. 2 CPP). Dans le cas d'une mise en accusation, l'instruction doit fournir au tribunal les éléments essentiels lui permettant de juger la culpabilité du prévenu et de fixer la peine (art. 308 al. 3 CPP). Cette dernière disposition s'applique également lorsque le ministère public décide de maintenir une ordonnance pénale au sens de l'art. 355 al. 3 let. a CPP, puisqu'une telle ordonnance tient lieu d'acte d'accusation dans ce cas (art. 356 al. 1 i. f. CPP). L'art. 308 CPP confie au ministère public la responsabilité principale de l'établissement des faits, notamment en raison du principe de la renonciation à l'immédiateté des preuves devant le tribunal, ancré à l'art. 343 CPP, et parce que des erreurs ou des omissions au stade de l'instruction ne peuvent souvent pas être corrigées ou complétées lors de la procédure de première instance. Les faits pertinents sont ceux qui peuvent jouer un rôle pour l'appréciation de la culpabilité du prévenu et la qualification juridique. Que le ministère public envisage un classement, une ordonnance pénale ou un renvoi devant le tribunal de première instance, l'art. 308 CPP lui prescrit d'établir les faits de manière suffisante pour qu'une décision puisse être rendue sur la culpabilité du prévenu. Pour que l'affaire soit en état d'être jugée, toutes les questions de fait et de droit doivent être pour l'essentiel élucidées (sur ces questions, v. not. arrêt du Tribunal fédéral 1B_304/2011 du 26 juillet 2011, consid. 3.2.2; PIERRE CORNU, in Commentaire romand CPP, n. 1 à 6 ad art. 308 CPP; ESTHER OMLIN in Basler Kommentar zur StPO, n. 9 à 11 ad Art. 308 StPO).

E. 2.3

Dans le cas d'espèce, le MPC accuse A. de s'être rendu coupable d'entrave à la circulation publique par négligence au sens de l'art. 237 ch. 2 CP pour avoir, d'une part, calculé «au plus juste» la réserve de carburant nécessaire pour le vol du 23 juillet 2009, en violation de la règle de prudence de l'art. 8 al. 2, 2e phrase de l'ordonnance du DETEC du

E. 2.3.1

Il ressort des déclarations concordantes de A. et de B. que l'atterrissage forcé en fin de matinée le 23 juillet 2009 est la conséquence d'une panne de turbine due au manque d'essence, étant entendu que le plein avait été effectué au départ de l'aérodrome de Y. et que le vol s'était déroulé exactement selon le plan établi par A. lors de la préparation de vol. A. et B. ont également tous deux déclaré avoir pris contact par radio avec l'aérodrome

- 5 -

de X., situé environ à mi-chemin entre Y. et Z., afin de demander du carburant; toujours selon leurs déclarations concordantes, il leur a été répondu que du carburant serait disponible dans l'après-midi seulement. Leurs déclarations divergent toutefois en ce sens que B. a affirmé qu'il était prévu de faire une halte à X. pour prendre du kérosène, alors que A. a, au contraire, affirmé avoir renoncé à une halte à X. à titre d'exercice, à défaut de nécessité de prendre du carburant à ce moment-là. La version des faits de A. est que, selon les calculs effectués par ses soins lors de la préparation du vol, ce dernier devait durer 3 heures entre Y. et Z. et l'aéronef devait disposer d'une autonomie de vol de 3 heures et 18 minutes au moins (p. 05-00006; 13-00008 l. 11 à 13 et p. 12-00022). Dès lors que la panne d'essence est survenue, selon lui, après 3 heures de vol au maximum, bien que le vol correspondait exactement au plan prévu, A. en conclut que les tables du constructeur

relatives à la consommation d'essence (sur lesquelles il avait basé ses calculs) étaient «trop optimistes» (p. 05-00007; 13-00009 l. 21 à 23). Il relève également (tout comme B.) qu'il s'est écoulé moins de 12 minutes entre l'allumage du témoin lumineux «low fuel» et l'arrêt de la turbine, alors que ce laps de temps devait être de 18 minutes au moins selon le manuel de vol (p. 05-00006 s.; p. 13-00005 s.; p. 12-00016, l. 16 à 20).

E. 2.3.2

L'instruction n'a pas porté sur une question pourtant essentielle pour juger l'affaire sous l'angle de l'art. 327 CP (v. not. art. 8 al. 2 ORA), soit celle de savoir si la conclusion de A. sur une autonomie de vol de 3 heures et 18 minutes au moins pour le vol prévu le 23 juillet entre Y. et Z. était ou non le résultat de calculs corrects. Or l'établissement de tels faits nécessite des connaissances techniques particulières, et donc, en règle générale, le recours à un expert au sens des art. 182 ss CPP. Sont notamment pris en compte la distance entre l'aérodrome de départ et celui de destination, l'altitude de vol, le poids embarqué, les tables du constructeur relatives à la consommation d'essence, les conditions météorologiques (notamment le vent) et les caractéristiques des aérodromes de départ et d'arrivée (v. témoignage de B., p. 12-00009 l. 29 à 33; audition de A., p. 13-00006 s.). Or, le dossier transmis à la Cour ne lui permet pas de confier à bref délai un mandat d'expert en ce sens. En effet, pour peu que les conditions météorologiques en date du 23 juillet 2009 soient accessibles à l'expert sans intervention de la Cour, l'expert doit pouvoir à tout le moins disposer du manuel de vol, des tables du constructeur relatives à la consommation d'essence et connaître le modèle de l'aéronef, l'altitude de vol ainsi que le nombre exact de passagers, soit autant d'éléments absents du dossier transmis à la Cour. Or, la procédure devant le tribunal de première instance n'est pas adéquate pour une telle instruction «en cascade».

- 6 -

E. 2.3.3

Concernant tout d'abord le nombre de passagers, le dossier transmis au MPC par l'OFAC contient un courriel transmis par C., collaborateur de la Direction générale de l'aviation civile française (ci-après: DGAC), aux termes duquel 5 personnes se trouvaient à bord de l'hélicoptère lors de l'incident du 23 juillet 2009 (p. 05-00028). Selon un autre courriel figurant au dossier de l'OFAC, C. aurait au contraire indiqué à un inspecteur de l'OFAC qu'il y avait 6 personnes à bord (p. 05-00041). B. a dit ne plus se souvenir avec certitude du nombre de passagers. Il a dit croire se souvenir de 3 personnes en plus de lui-même et A., mais a cependant mentionné les noms de 5 passagers potentiels en plus de lui-même et A., soit son fils D., un architecte nommé E., un certain F., un ancien conseiller national nommé G. et un certain H. (p. 12-00007, l. 13 à 18). Le MPC n'a pas entrepris la moindre mesure pour tâcher d'identifier les passagers afin d'en définir le nombre exact (utile tant pour procéder aux calculs de préparation de vol [charge embarquée] que pour permettre de vérifier si les données du constructeur sur le nombre maximal de passagers autorisés a été ou non respecté lors du vol du 23 juillet 2009) et de les interroger au sujet des faits dont ils ont été témoins. L'affaire a donc été portée devant le tribunal de première instance alors que les témoins de faits pertinents n'ont pas même été identifiés. Une telle identification requiert une demande d'entraide à la France (v. infra 2.3.7) ou une nouvelle audition de B., et éventuellement une mission de recherche de la police pour identifier et localiser ces témoins.

E. 2.3.4

Au sujet du témoin lumineux «low fuel», B. a déclaré que la lampe de reste de fuel s'était mise à clignoter pendant dix secondes, puis était restée allumée (p. 12-00012, l. 5 s.); A. a donné la même version, précisant que la lampe était blanche et que le manuel de vol prescrivait un atterrissage immédiat uniquement en cas de lampe rouge (p. 13-00005). Or, le seul extrait figurant au dossier d'un manuel de vol (consistant en une page photocopiée fournie par B. le jour de son audition [p. 12-00022], dont on ignore si elle se rapporte bien au modèle d'hélicoptère utilisé le 23 juillet 2009) ne distingue nullement une lampe blanche d'une lampe rouge.

E. 2.3.5

Le livret d'entretien de l'aéronef concerné ne figure pas au dossier. Ce document serait pourtant utile pour examiner si des contrôles ou des réparations sont intervenus suite à l'incident du 23 juillet 2009, notamment sur le témoin lumineux «low fuel» (v. supra 2.3.4) et sur l'indicateur de situation horizontale de l'hélicoptère. En effet, aux termes d'un courriel du 8 octobre 2009 de I. (inspecteur auprès de l'OFAC) à son collègue J., cet indicateur (HSI; horizontal situation indicator) qui avait été révisé avant le vol du 23 juillet 2009, aurait, suite à ce vol, connu une erreur de 30° laissant supposer un «atterrissage dur» (p. 05-00041). A cet égard, A. a, pour sa part, déclaré que l'atterrissage s'était effectué «d'une manière aussi douce et

- 7 -

confortable qu'un atterrissage normal» (p. 13-00010). Aucune mesure d'instruction n'a été entreprise pour clarifier la situation.

E. 2.3.6

L'instruction n'a pas davantage porté sur la question de savoir si les tables du constructeur relatives à la consommation de carburant de l'aéronef concerné avaient fait l'objet de plaintes ou de corrections, afin de vérifier les explications de A. (v. supra consid. 2.3.1).

E. 2.3.7

L'instruction n'a enfin pas porté sur la question de savoir si l'une ou l'autre des nombreuses autorités françaises intervenues suite à l'atterrissage forcé (selon A.: chef de la tour de contrôle de Z., Section spéciale de la Préfecture touchant la sécurité nationale, Gendarmerie nationale et DGAC) avait dressé un procès-verbal ou établi un dossier qui, le cas échéant, serait également susceptible de contenir des éléments utiles à établir des faits relevant pour juger la cause. L'on songe à cet égard notamment aux constatations des autorités françaises sur les explications données sur place par les occupants de l'hélicoptère et sur les repères dans le temps. En effet, en l'état du dossier, il est impossible de déterminer tant l'heure de l'atterrissage en autorotation dans le champ que celle de l'atterrissage à Z. après que 80 litres de carburant ont été fournis dans ce même champ. Les seuls renseignements figurant sur ces points au dossier consistent dans les annotations, pas ailleurs discordantes, dans les carnets de vols respectifs de A. et B.: départ de Y. à 08h19, arrivée à Z. à 11h19 et durée du vol de 3 heures pour le premier; départ de Y. à 08h12, arrivée à Z. à 11h19 et durée du vol (résultant d'une erreur de calcul) de 2h59 pour le second. Ni l'un ni l'autre ne font en outre mention d'un atterrissage dans un champ avant d'atteindre Z. Pourtant, tant A. que B. ont admis que ce n'était pas en fin de matinée, mais

bien dans le courant de l'après-midi que l'hélicoptère avait pu se poser à Z., après avoir obtenu de l'essence et les autorisations nécessaires pour décoller du champ (p. 05-00008 s.; p. 12-00013, l. 20 à 25). Or, ces questions de temporalité sont déterminantes pour le sort de la cause. A cet égard, en l'état actuel du dossier, on ignore également si l'aéronef était ou non équipé d'un dispositif d'enregistrement des données relatives au vol et au fonctionnement de l'hélicoptère (type «boîte noire»).

E. 2.4

Vu ce qui précède, le dossier transmis par le MPC à la Cour le 30 janvier 2012 est loin de contenir les éléments essentiels pour juger l'affaire. Ce dossier se trouve au contraire à un stade d'instruction fort peu avancé. A cet égard, dans son courriel du 8 octobre 2009 déjà cité, l'inspecteur I. préconisait déjà, comme mesures d'instruction, notamment l'audition des passagers du vol et une expertise concernant les calculs de carburant pour ce vol (p. 05-00042). Le dossier ne permet toutefois pas de savoir si l'une ou l'autre de ces mesures a été mise en œuvre dans le cadre de l'enquête menée par l'OFAC.

- 8 -

E. 2.4.1

Le tribunal décide si une affaire suspendue reste pendante devant lui (art. 329 al. 3 CPP). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, le législateur a voulu que l'administration des preuves aux débats se fasse selon le système de l'immédiateté limitée (cf. Message du 21 décembre 2005 relatif à l'unification du droit de la procédure pénale, FF 2005 1266 s.). Il en résulte que les preuves doivent être administrées en priorité par le ministère public et que ce n'est qu'à titre exceptionnel que cette tâche incombe au tribunal, notamment aux conditions des art. 343 et 349 CPP. C'est ainsi avant tout au ministère public qu'il appartient de fournir les éléments essentiels pour juger la cause, conformément à l'art. 308 al. 3 CPP. Dans ces conditions, s'il s'avère que l'accusation présentée au tribunal est insuffisante et que des mesures d'instruction supplémentaires sont nécessaires, il est conforme à la systématique du code de renvoyer sans attendre la cause au ministère public pour qu'il complète l'accusation. Il vaut d'ailleurs mieux compléter l'instruction avant la phase des débats proprement dits, au cours de laquelle le ministère public revêt un statut de partie qui restreint grandement les possibilités de lui déléguer l'administration des preuves; or, le ministère public est a priori mieux armé que le tribunal pour la conduite de l'instruction, qui constitue une de ses tâches principales (cf. art. 16 et 308 ss CPP). En définitive, si l'examen de l'accusation au sens de l'art. 329 CPP révèle d'emblée qu'un moyen de preuve indispensable n'a pas été administré, rien ne justifie d'attendre la phase de l'administration des preuves aux débats pour y remédier. Dans un tel cas, le tribunal peut donc suspendre la procédure et renvoyer l'accusation au ministère public en application de l'art. 329 al. 2 CPP, afin qu'il complète l'administration des preuves (arrêt du Tribunal fédéral 1B_304/2011 du 26 juillet 2011, consid. 3.2.2).

E. 2.4.2

Les conditions d'application de l'art. 329 al. 2 CPP définies ci-dessus sont réalisées en l'occurrence. La mise en œuvre d'une expertise, l'obtention des éventuels dossiers français, de même que l'identification et l'audition des témoins sont des opérations relativement importantes qui incombent en premier lieu au ministère public. Vu l'état d'instruction embryonnaire du dossier transmis à la Cour, il se justifie que la cause ne reste pas pendante devant elle (art. 329 al. 3 CPP) et que les actes de la cause soient renvoyés au MPC, afin

que celui-ci poursuive l'instruction de manière à ce que le dossier contienne les éléments essentiels au jugement de la culpabilité du prévenu et à la fixation de la peine, conformément à l'art. 308 al. 3 CPP.

- 9 -

E. 4

mai 1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA; RS 748.121.11) et, d'autre part, pour avoir décidé de poursuivre ce vol malgré l'indication de la lampe «low fuel». Les seules mesures effectuées par le MPC en vue de la recherche de la vérité matérielle se résument essentiellement à l'audition des deux personnes dénoncées par l'OFAC.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.