

Texte pseudonymisé

Avertissement: Ce document pseudonymisé a une valeur purement informative. Le document original seul fait foi.

Jugement n° 2192/2023

not. 24827/17/CD

(acquittement)

AUDIENCE PUBLIQUE DU 9 NOVEMBRE 2023

Le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, **neuvième chambre**, siégeant en **matière correctionnelle**, a rendu le jugement qui suit :

dans la cause du Ministère Public contre :

PERSONNE1.),
né le DATE1.) à ADRESSE1.),
demeurant à L-ADRESSE2.),

- p r é v e n u -

en présence de :

- 1) la société anonyme **SOCIETE1.)**, **SOCIETE2.) S.A.**, société anonyme de droit luxembourgeois, établie et ayant son siège social à L-ADRESSE3.), inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro NUMERO1.), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

comparant par Maître Pierre HURT, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

- 2) **PERSONNE2.)**,
demeurant à L-ADRESSE4.),

et

PERSONNE3.),
demeurant à L-ADRESSE2.),

comparants tous les deux par Maître David GROSS, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

parties civiles constituées contre le prévenu PERSONNE1.), préqualifié,

- 3) la compagnie d'assurances **SOCIETE3.) SE**, société européenne de droit irlandais, avec siège social en Irlande, à ADRESSE5.), et enregistrée au registre irlandais des sociétés sous le numéro NUMERO2.), représentée par son directeur en fonctions, ayant absorbé la société anonyme de droit belge SOCIETE4.) SA, et disposant d'une succursale en Belgique SOCIETE3.) SE, société de droit étranger, ayant son siège à B-ADRESSE6.), boîte 3, inscrite à la SOCIETE5.) sous le numéro NUMERO3.), représentée par son directeur actuellement en fonctions,

comparant par Maître Kamilla LADKA, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, assistée de Maître Marc GODFROID, avocat au Barreau de Bruxelles, demeurant à B-ADRESSE7.),

partie intervenant volontairement.

Par citation du 23 novembre 2022, Monsieur le Procureur d'État près le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg a requis PERSONNE1.) (ci-après PERSONNE1.) de comparaître à l'audience publique du 22 décembre 2022 devant le Tribunal correctionnel de ce siège pour y entendre statuer sur les préventions suivantes :

infraction aux articles 18, 22, 25-1°, 26 et 31 alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

À cette audience, Madame le vice-président constata l'identité du prévenu et lui donna connaissance de l'acte qui a saisi le Tribunal.

Madame le vice-président informa le prévenu de son droit de garder le silence et de ne pas s'incriminer soi-même, conformément à l'article 190-1 (2) du Code de procédure pénale.

Les témoins PERSONNE4.) et PERSONNE5.) furent entendus, chacun séparément, en leurs déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu par la loi.

L'expert-témoin PERSONNE6.) résuma son rapport et fut entendu en ses déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu par la loi.

Le témoin PERSONNE7.) fut entendu en ses déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu par la loi.

Le Tribunal ordonna la suspension des débats et la continuation de l'affaire à l'audience publique du 8 février 2023.

A cette audience, le témoin PERSONNE8.) fut entendu en ses déclarations orales, après avoir prêté le serment prévu par la loi.

Le prévenu PERSONNE1.) fut entendu en ses explications et moyens de défense.

Maître Pierre HURT, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, se constitua partie civile au nom et pour le compte de la société anonyme SOCIETE1.), SOCIETE2.) S.A. (ci-après « SOCIETE1. »), partie demanderesse au civil, contre le prévenu PERSONNE1.), défendeur au

civil. Il donna lecture de ses conclusions écrites qu'il déposa sur le bureau du Tribunal et qui furent signées par Madame le vice-président et par Madame le greffier.

Maître Jérémy BERNARD, avocat à la Cour, en remplacement de Maître David GROSS, tous deux demeurant à Luxembourg, se constitua partie civile au nom et pour le compte de PERSONNE2.) et PERSONNE3.), demandeurs au civil, contre le prévenu PERSONNE1.), défendeur au civil. Il donna lecture de ses conclusions écrites qu'il déposa sur le bureau du Tribunal et qui furent signées par Madame le vice-président et par Madame le greffier.

Le représentant du Ministère Public, PERSONNE9.), premier substitut du Procureur d'État, résuma l'affaire et fut entendu en ses réquisitions.

Le Tribunal ordonna la suspension des débats et la continuation de l'affaire à l'audience publique des 26 et 27 septembre 2023.

À l'audience du 26 septembre 2023, Maître Claude GEIBEN, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, exposa les moyens de défense du prévenu PERSONNE1.).

Maître Kamilla LADKA, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, en remplacement de Maître Marc GODFROID, avocat au Barreau de Bruxelles, demanda acte au nom et pour le compte de la compagnie d'assurances SOCIETE3.) SE, préqualifiée, de son intervention volontaire et donna lecture des conclusions qu'elle déposa sur le bureau du Tribunal et qui furent signées par Madame le vice-président et par Madame la greffière.

Maître Pierre HURT, assisté de Maître Géraldine MERSCH, avocat à la Cour, tous deux demeurant à Luxembourg, développèrent les moyens à l'appui de leurs demandes au civil.

Le Tribunal ordonna la suspension des débats et la continuation de l'affaire à l'audience publique du 27 septembre 2023.

A cette audience, Maître Géraldine MERSCH et Maître Pierre HURT continuèrent leurs développements.

Le prévenu eut la parole en dernier.

Le Tribunal prit l'affaire en délibéré et rendit à l'audience publique de ce jour, date à laquelle le prononcé avait été fixé, le

J U G E M E N T q u i s u i t :

Vu l'ensemble du dossier répressif constitué par le Ministère public sous la notice 24827/17/CD et notamment les procès-verbaux et rapports dressés en cause par la Police Grand-Ducale.

Vu l'information judiciaire diligentée par le Juge d'instruction.

Vu le rapport d'expertise du 22 septembre 2023, établi par Monsieur PERSONNE6.), expert en aérotechnique.

Vu l'ordonnance de renvoi numéro 199/21 (XIX^e) rendue le 10 mars 2021 par la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, renvoyant PERSONNE1.) devant une chambre correctionnelle de ce même Tribunal du chef d'infraction aux articles 18, 22, 25-1^o, 26 et 31 alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne (ci-après « la loi du 31 janvier 1948 »).

Vu l'arrêt de la chambre du conseil de la Cour d'Appel numéro 110/22 rendu le 1^{er} février 2022, confirmant l'ordonnance de renvoi.

Vu la citation à prévenu du 23 novembre 2022, régulièrement notifiée à PERSONNE1.).

AU PENAL

Aux termes de la citation à prévenu, ensemble l'ordonnance de renvoi, le Ministère Public reproche au prévenu PERSONNE1.) :

« comme auteur,

en date du 29 août 2017 entre 20.45 heures et 21.30 heures, dans l'arrondissement judiciaire de ADRESSE1.) et notamment à l'aéroport de ADRESSE1.), établi à L-ADRESSE8.),

sans préjudice quant aux indications de temps et de lieux plus exactes,

- 1. en infraction à l'article 18 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements,

en l'espèce, d'avoir seul piloté l'avion du type ENSEIGNE1.) Aircraft Corporation, modèle PA-24-250 Comanche, immatriculé NUMERO4.), avec le numéro de série NUMERO5.), sans être titulaire des licences de capacité, qualifications et/ou formations requises par les réglementations « EASA » et plus particulièrement par le Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (sous-partie H), sections FCL700 et FCL710), et correspondant à une classe ou un type d'aéronef se distinguant par des caractéristiques spécifiques en raison notamment du train d'atterrissage rentrant et de l'hélice à pas réglable, que celui-ci soit qualifiable de « Complexe Aircraft » ou non,

- 2. en infraction à l'article 25-1^o de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir, en tant que commandant, sans nécessité, effectué un vol ou une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol,

en l'espèce, d'avoir, en tant que commandant, effectué une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes et les biens à la surface du sol, en procédant, sans nécessité, à un « atterrissage d'urgence » à l'aéroport ADRESSE9.), dans l'obscurité totale, sans éclairage

intérieur/extérieur et sans communication avec le « Tower » dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur ainsi que sans avoir sorti le train d'atterrissage du moins manuellement vu le manque de savoir-faire,

3. *en infraction à l'article 32, alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, commis à un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef,

en l'espèce, d'avoir, par défaut de prévoyance ou de précautions, approché l'aéroport ADRESSE9.) dans l'obscurité totale, sans éclairage intérieur/extérieur et sans connexion radio dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur, à peu de distance et en contresens des avions en phase d'approche ou d'atterrissage, de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord de ces aéronefs,

4. *en infraction à l'article 22 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir, en tant que commandant, contrevenu aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs,

en l'espèce, d'avoir, en tant que commandant, contrevenu aux prescriptions de l'« SOCIETE6.) Belgium and Luxembourg » disposant qu'en cas d'échec de la connexion radio, le pilote n'est pas autorisé de rentrer dans la zone de contrôle de l'aéroport ADRESSE9.) (SOCIETE7.)) et est obligé d'atterrir sur un aérodrome alternatif non-contrôlé,

5. *en infraction à l'article 26 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir effectué au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil,

en l'espèce, d'avoir effectué au-dessus de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses, en entrant sans autorisation dans la zone de contrôle de l'aéroport ADRESSE9.) et en procédant à un « atterrissage d'urgence », dans l'obscurité totale et sans éclairage intérieur/extérieur dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur, à peu de distance et en contresens d'avions en phase d'approche. »

I. Quant à la compétence *ratione loci*

Avant toute analyse du fond de l'affaire, le Tribunal a l'obligation de vérifier s'il est territorialement compétent pour connaître des infractions reprochées à PERSONNE1.) étant donné qu'il résulte du dossier répressif que l'avion ENSEIGNE1.) PA 24-50 Commanche, immatriculé sous le numéro NUMERO4.) (ci-après « l'avion ENSEIGNE1. »), est immatriculé au Pays-Bas.

En effet, en matière pénale, toutes les règles de compétence ont un caractère d'ordre public et impératif, ce qui signifie que la juridiction doit, même d'office, soulever le moyen d'incompétence, dans le silence des parties (R. THIRY, Précis d'Instruction Criminelle en Droit Luxembourgeois, T.I, n° 362).

A ce sujet, l'article 37 de la loi du 31 janvier 1948 dispose que « *Les infractions commises à bord d'un aéronef luxembourgeois privé ou d'État sont réputées commises au Grand-Duché et peuvent y être poursuivies même si l'auteur ou le complice présumé ne se trouve pas sur le territoire du Grand-Duché.*

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au ADRESSE1.), lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-4 du Code de procédure pénale. »

En l'espèce, il est constant en cause que PERSONNE1.) a été contraint d'effectuer l'atterrissage forcé litigieux à l'aéroport de ADRESSE10.), donc au Grand-Duché de ADRESSE1.), de sorte que le Tribunal est territorialement compétent pour connaître des infractions lui reprochées.

II. Les moyens de procédure invoqués par la défense

A. La demande de nullité basée sur la violation de l'article 6 de la Convention européenne des Droits de l'Homme

Estimant qu'il y avait procès inéquitable au sens de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (ci-après « la Convention »), Maître Claude GEIBEN, le mandataire de PERSONNE1.), a conclu à l'audience du 26 septembre 2023 à la nullité du réquisitoire de renvoi du 11 décembre 2020 et de la citation à prévenu du 23 novembre 2022.

Il y a lieu de rappeler qu'aux termes de l'article 182 du Code de procédure pénale, « *la chambre correctionnelle est saisie soit par le renvoi qui lui est fait d'après les articles 131 et 132, soit par la citation donnée directement au prévenu et aux personnes civilement responsables de l'infraction par le procureur d'Etat ou par la partie civile.* »

En l'espèce, le Tribunal se trouve saisi par l'ordonnance n° 199/21 rendue par la chambre du conseil en date du 10 mars 2021, confirmée par arrêt de la chambre du conseil de la Cour d'appel du 1^{er} février 2022, ainsi que par le réquisitoire du Ministère Public du 11 décembre 2020.

L'ordonnance de renvoi opère par elle-même cette dévolution et noue le contrat judiciaire. Elle indique le fait, objet de la prévention, et le défère au juge de répression. Le Ministère Public intervient comme organisme d'exécution pour faire notifier la citation à l'audience du juge saisi ; il ne saisit pas ce dernier (CSJ, 29 mars 2006, n° 176/06).

Quant à la citation à l'audience, celle-ci ne contient que l'indication des dates, heures et lieux où se tiendront les audiences et ne saurait entraîner la nullité de la procédure.

Quant à la nullité dirigé contre l'ordonnance de renvoi du 10 mars 2021 respectivement du réquisitoire du Ministère Public du 11 décembre 2020, il y a lieu de relever que selon l'article 126 (7) du Code de procédure pénale seule la nullité résultant de l'inobservation des formalités prévues aux articles (6) et (9) de l'article 127 du même Code peut encore être proposée devant la juridiction de fond, avant toute demande, défense ou exception autre que les exceptions d'incompétence. La juridiction de fond est définitivement saisie par l'ordonnance de renvoi et les vices de la procédure d'instruction ne peuvent plus être invoqués devant la juridiction de fond. La procédure de l'instruction préparatoire est en effet une procédure spécifique qui prévoit des voies de recours particulières devant des juridictions indépendantes des juridictions de fond, recours que l'inculpé peut exercer contre les actes de l'instruction s'il estime qu'ils sont intervenus en violation de ses droits (CSJ, 14 février 2006, n°77/06).

La forclusion édictée par l'article 126 du Code d'instruction criminelle vise également la décision par laquelle la juridiction d'instruction a statué sur le règlement de la procédure, décision coulée en force de chose jugée et qui saisit définitivement la juridiction de fond, sauf les exceptions prévues à l'article 126 (7) du Code de procédure pénale qui ne sont pas soulevées en l'espèce (Cour d'appel arrêt n°77/06 V du 14 février 2006).

Le Tribunal retient que l'annulation d'une ordonnance de renvoi ne peut être sollicitée que devant la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement respectivement de la Cour d'Appel conformément à l'article 126 du Code de procédure pénale.

La Cour d'appel a en effet décidé dans un arrêt du 8 juillet 1997, n° 258/97 V, que : « *il découle du principe que les juridictions d'instruction et de jugement sont indépendantes les unes des autres, que les juridictions de fond n'ont point qualité pour prononcer l'annulation des ordonnances ou arrêts de renvoi qu'elles estimeraient entachés de nullité.* »

Tant que l'ordonnance de renvoi n'a pas été infirmée par un arrêt de la chambre du conseil de la Cour d'appel, cette décision est opérante et saisit valablement la juridiction de renvoi. »

Le Tribunal est partant incompétent pour statuer sur une demande en annulation dirigée contre l'ordonnance de renvoi, respectivement le réquisitoire de renvoi.

B. La demande de nullité basée sur l'exception du libellé obscur

Maître Claude GEIBEN a encore fait valoir que le libellé du réquisitoire de renvoi du Ministère Public du 11 décembre 2020 était si vague et imprécis que son mandant n'aurait pas été en mesure de préparer sa défense, concluant de ce fait à la nullité du réquisitoire de renvoi et de la citation à prévenu.

L'exception de libellé obscur relève du droit de tout prévenu à être informé dans le plus bref délai dans une langue qu'il comprend et d'une manière détaillée, de la nature et de la cause de l'accusation portée contre lui ; son application est dès lors d'ordre public et elle pourra ainsi être invoquée pour la première fois en appel (CSJ, 22 mai 1992 M.P. c/ PERSONNE10.) ; CSJ, 30 janvier 1996 M.P. c/ PERSONNE11.)). Elle peut être invoquée en tout état de cause sans être enfermée dans un quelconque délai de forclusion (Ch. crim, 9 juillet 1992, n° 986/92).

S'il est substantiel que le prévenu, pour préparer sa défense, doit connaître le motif de la poursuite, l'énonciation des faits dans la citation n'est cependant soumise à aucune forme et la

loi ne détermine pas le caractère de précision qu'elle doit présenter. Il suffit que par la citation le prévenu ait des faits une connaissance suffisante pour lui permettre de préparer sa défense (Nouvelles Procédure Pénale T. I, vol. II, n° 105).

Il suffit en principe que l'acte contient les éléments de nature à renseigner celui auquel il s'adresse sur les faits reprochés, de façon à ce qu'il ne puisse s'y méprendre (R. THIRY, *op. cit.*, n° 453). L'exception ne doit être reçue que pour autant qu'un exposé erroné des faits de la cause pourrait entraver la défense de la personne citée (CSJ, 24 février 1947, P. 10, 278).

Le juge du fond apprécie souverainement si la citation permet au prévenu de connaître de façon suffisante l'objet de la prévention et d'assurer ainsi sa défense.

Tel que développé ci-avant, les juridictions d'instruction et de jugement sont indépendantes les unes des autres, si bien que ces dernières n'ont aucune qualité pour prononcer l'annulation des ordonnances ou des arrêts de renvoi que les prévenus estiment entachés de nullité.

Cela étant dit, il appartient néanmoins au Tribunal de vérifier si le prévenu a utilement pu préparer sa défense.

A ce sujet, le Tribunal retient qu'en l'espèce, il n'y a ni libellé obscur, ni absence d'information détaillée du prévenu quant à la nature et la cause de l'accusation portée contre lui, ni, par voie de conséquence, violation des droits de la défense.

En effet, le Tribunal constate que le réquisitoire de renvoi détaille les circonstances de temps et de lieu dans lesquelles les faits incriminés, à les supposer établis, se sont déroulés, tout comme les qualifications pénales susceptibles de trouver application en l'espèce et que le réquisitoire de renvoi est suffisamment précise, tant au niveau des faits que des bases juridiques, pour avoir pu permettre à PERSONNE1.) de ne pas se méprendre sur l'objet de l'action publique et de préparer sa défense en connaissance de cause et de manière utile.

En tout état de cause, il y a lieu de rappeler qu'en l'espèce, le moyen du libellé obscur a été rejeté par la chambre du conseil dans son ordonnance de renvoi n° 199/21 du 10 mars 2021, confirmée par arrêt de la chambre du conseil de la Cour d'appel n° 110/22 du 1^{er} février 2022.

Pour être tout à fait complet, le Tribunal constate que PERSONNE1.) a été en mesure de prendre position par rapport aux faits libellés à son encontre dans le réquisitoire de renvoi en long et en large tant devant le Juge d'instruction qu'aux audiences du Tribunal, de sorte qu'il ne saurait se prévaloir d'un quelconque libellé obscur.

L'exception du libellé obscur est dès lors à rejeter.

C. La demande de nullité basée sur la violation de l'article 127 du Code de procédure pénale

Maître Claude GEIBEN a par ailleurs sollicité l'annulation tant du réquisitoire du 11 décembre 2020 que des actes d'instruction subséquents dans la mesure où le délai de trois jours prévu à l'article 127 alinéas 1^{er} et 2 du Code de procédure pénale entre la clôture de l'instruction et le réquisitoire du Ministère Public n'avait pas été respecté, estimant ainsi que le principe de l'égalité des armes aurait été violé.

Tel que développé ci-avant, PERSONNE1.) est forclos à soulever la nullité des actes d'instruction, respectivement du réquisitoire de renvoi du Ministère Public.

A titre superfétatoire, s'agissant de l'article 127 du Code de procédure pénale, le tribunal relève que celui-ci prévoit en son alinéa 1^{er} qu'« Aussitôt que l'information lui paraît terminée, le juge d'instruction rend une ordonnance de clôture de l'instruction et communique le dossier au procureur d'Etat. »

L'alinéa 2 dispose que « Celui-ci prend, dans les trois jours, des réquisitions écrites qu'il soumet avec le dossier à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement. »

Il est constant en cause que l'instruction a été clôturée le 31 juillet 2020 et que le réquisitoire de renvoi du Ministère Public date du 11 décembre 2020, de sorte que plus de trois jours se sont écoulés entre la clôture de l'instruction et le réquisitoire de renvoi.

Or, ni l'article 127 du Code de procédure pénale, ni aucune autre disposition législative, ne prévoient une sanction en cas de non-respect du délai précité de trois jours. PERSONNE1.) ne saurait partant se prévaloir d'une quelconque nullité basée sur l'article 127 du Code de procédure susvisé.

D'après Maître Claude GEIBEN, le non-respect du délai de trois jours prévu à l'article 127 du Code de procédure pénale a encore entraîné une violation du principe de l'égalité des armes consacré à l'article 6 de la Convention. L'amalgame opéré par la défense est inapproprié alors que le non-respect du délai des trois jours n'a aucunement préjudicié les droits du prévenu, ce d'autant plus que ce dernier est resté en défaut de faire état d'un quelconque grief tiré de la supposée inégalité des armes née dudit non-respect.

En tout état de cause, le Tribunal constate que contrairement aux arguments avancés par Maître Claude GEIBEN, le principe de l'égalité des armes ne prévoit pas que les délais de procédure tels que celui mentionné à l'article 127 du Code de procédure pénale doivent être respectés sous peine de nullité.

Ce moyen est partant également à rejeter.

D. Les demandes d'annulation de divers actes d'instruction

La défense a en outre été d'avis que tant la saisie de l'avion ENSEIGNE1.) que l'expertise effectuée par l'expert PERSONNE6.) et le témoignage de PERSONNE2.), copropriétaire dudit avion, étaient à annuler.

Suivant l'article 126 (1) du Code de procédure pénale, l'inculpé a le droit de demander à la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement la nullité de l'ensemble de la procédure préparatoire ou d'un acte quelconque de cette procédure. Le paragraphe 3 de cet article dispose que la demande en nullité doit être produite, à peine de forclusion, au cours même de l'instruction, dans un délai de cinq jours ouvrables à partir de la connaissance de l'acte.

Il est de jurisprudence constante que les délais de forclusion prévus par les articles 48-2 et 126 (3) du Code de procédure pénale sont des délais de forclusion, quelle que soit la règle de droit dont la violation est invoquée, législation nationale ou internationale (Cass., 6 décembre 2012, n° 57/2012 pénal, n° 3141 du registre ; Cass., 31 janvier 2013, n°7/2013 pénal, n° 3108 ; Cass.,

13 février 2020, n° 24/2020 pénal, n° CAS-2019-00040 et Cass., 23 juillet 2020, n° 114/2020 pénal, n° CAS-2019-00100).

Il s'ensuit que PERSONNE1.) est actuellement forclos à soulever la nullité des actes d'instruction susvisés.

E. La demande de rejet des pièces recueillies dans le cadre de l'expertise et des conclusions que l'expert en a tiré ainsi que du témoignage de PERSONNE2.)

Le mandataire de PERSONNE1.) a de plus sollicité le rejet des pièces recueillies par l'expert PERSONNE6.), tout comme des conclusions que l'expert a tirées desdites pièces et du témoignage de PERSONNE2.), copropriétaire de l'avion ENSEIGNE1.).

Demander le rejet des pièces recueillies par l'expert qui font partie intégrante de l'expertise revient à demander l'annulation de l'expertise elle-même, demande en annulation qui se heurte à la forclusion prévue à l'article 126 (3) du Code de procédure pénale aux termes duquel la demande en nullité d'un acte d'instruction doit être produite, à peine de forclusion, au cours même de l'instruction dans un délai de cinq jours à partir de la connaissance de l'acte.

Il en va de même du rejet du témoignage de PERSONNE2.).

La demande de PERSONNE1.) est partant à rejeter.

Il s'ensuit que l'expertise ainsi que le témoignage de PERSONNE2.) sont parfaitement valables et le Tribunal rappelle qu'ils constituent des éléments de preuve parmi d'autres dont il devra apprécier la valeur probante dans le cadre de l'analyse du fond de l'affaire.

Le Tribunal relève encore que le Code de procédure pénale adopte le système de la libre appréciation de la preuve par le juge, qui forme sa conviction librement sans être tenu par telle preuve plutôt que par telle autre. Le juge interroge sa conscience et décide en fonction de son intime conviction (M. PERSONNE12.), Manuel de procédure pénale, p. 764).

L'article 154 du Code de procédure pénale spécifie quelques modes de preuve, mais n'est pas limitatif. En effet, en matière correctionnelle (tout comme en matière criminelle), la preuve n'est assujettie à aucune forme spéciale et systématique (CSJ, 16 novembre 1901, Cass., 24 janvier 1902, P. 6, p. 125, Cass., 25 mars 1904, P. 8, p. 395 ; Cass. Belge, 28 février 1979, Pas. belge 1979 I, 178 et Cass. Belge, 17 décembre 1980 Pas. belge 1981, I, 447).

Dans l'intérêt de la manifestation de la vérité, le Tribunal doit pouvoir prendre en considération tous les moyens de preuve à la double condition qu'ils aient été régulièrement versés au dossier et aient été soumis à la libre discussion des parties lors d'un débat public et contradictoire.

Tel est manifestement le cas en l'espèce, l'ensemble des acteurs du procès ayant eu l'opportunité de débattre de l'expertise effectuée par l'expert PERSONNE6.) ainsi que du témoignage de PERSONNE2.). PERSONNE1.) avait d'ailleurs le loisir de demander un complément d'expertise voire une contre-expertise dans le cadre de l'instruction, chose qu'il n'a pourtant pas faite.

Le Tribunal rappelle finalement qu'aucun moyen de preuve : aveu, témoignage, expertise, procès-verbaux – qui bénéficient cependant d'une force probante privilégiée en vertu des articles

154 et 189 du Code de procédure pénale –, n'est donc frappé d'exclusion et aucun ne s'impose au juge de préférence à un autre (D. SPIELMANN et A. SPIELMANN, Droit pénal général luxembourgeois, 2^e édition, p. 167, sous La preuve du fait).

La demande de PERSONNE1.) est partant à rejeter.

F. Le dépassement du délai raisonnable

Maître Claude GEIBEN a finalement fait valoir le dépassement du délai raisonnable de la procédure et a conclu à ce titre à l'annulation de la procédure, y compris le réquisitoire de renvoi du 11 décembre 2020 et la citation à prévenu du 23 novembre 2022.

Aux termes de l'article 6.1. de la Convention européenne des Droits de l'Homme, « *toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle.* »

Ni l'article 6.1. de la Convention ni une loi nationale ne précisent les effets que le juge du fond doit déduire d'un dépassement du délai raisonnable qu'il constaterait.

La Convention ne dispose notamment pas que la sanction de ce dépassement consisterait dans l'irrecevabilité des poursuites ou la nullité de la procédure motivées par la constatation expresse de la durée excessive de la procédure. Il incombe à la juridiction du jugement d'apprécier, à la lumière des données de chaque affaire, si la cause est entendue dans un délai raisonnable, et, dans la négative, de déterminer les conséquences qui pourraient en résulter.

Les conséquences doivent être examinées sous l'angle de la preuve d'une part et sous l'angle de la sanction d'autre part. En effet, la durée anormale de la procédure peut avoir pour résultat la déperdition des preuves en sorte que le juge ne pourrait plus décider que les faits sont établis. Le dépassement du délai raisonnable peut aussi entraîner des conséquences dommageables pour le prévenu (Cass. belge, 27 mai 1992, R.D.P. 1992, 998).

Il est de principe que l'irrecevabilité des poursuites peut être retenue comme sanction d'un dépassement du délai raisonnable dans l'hypothèse où l'exercice de l'action publique devant les juridictions de jugement s'avère totalement inconciliable avec un exercice valable des droits de la défense.

Ainsi, une violation irréparable des droits de la défense entraîne l'irrecevabilité des poursuites (Cass. belge, ch. réun., 16 septembre 1998, J.L.M.B., 1998, p. 3430).

En l'espèce, aucun élément soumis à l'appréciation du Tribunal ne permet de retenir que les droits de la défense auraient été compromis par un éventuel dépassement du délai raisonnable, ce d'autant plus que PERSONNE1.) n'a fait état d'aucun grief allant dans ce sens.

En l'absence d'incidence sur l'administration de la preuve et l'exercice des droits de la défense, les poursuites pénales sont recevables et un éventuel dépassement du délai raisonnable devra tout au plus se solder par un allègement de la peine à prononcer à l'encontre du prévenu.

Le Tribunal analysera si oui ou non il y a eu dépassement du délai raisonnable dans le cadre de la fixation d'une éventuelle peine à prononcer.

III. Les faits pertinents

Le 29 août 2017 vers 19.30 heures, PERSONNE1.) a décollé à bord de son avion ENSEIGNE1.) sur la piste 24 de l'aéroport de ADRESSE10.) pour un vol touristique privé.

Vers 20.32 heures, le circuit électrique de l'avion ENSEIGNE1.) est tombé en panne au-dessus de Mersch (à l'ouest du point de report MERSA) du fait de l'épuisement de la batterie, coupure de courant que PERSONNE1.) a constatée en raison du dysfonctionnement du transpondeur, l'équipement embarqué permettant aux radars secondaires des stations de contrôle du trafic aérien au sol de déterminer la position de l'avion dans l'espace surveillé. Aucune communication par radio n'était dès lors plus possible. De même, le train d'atterrissage de l'avion ne pouvait plus être déployé de manière électrique.

Vers 20.45 heures, PERSONNE1.) est entré dans la zone de contrôle de l'aéroport de ADRESSE10.) et a parcouru les abords de la piste d'atterrissage et de la tour de contrôle en vue d'attirer l'attention du personnel de l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « SOCIETE8. ») en charge de la surveillance du trafic aérien affecté à la tour de contrôle alors que la radio était inopérante et que d'après ses dires, la batterie de son téléphone portable n'était pas chargée.

Le train d'atterrissage n'ayant pas été déployé manuellement, PERSONNE1.) a, vers 21.26 heures, effectué un atterrissage forcé sur le gazon composant le « runway safety strip », bordant la piste 06, à une distance d'environ 50 mètres de celle-ci, entre le poste de sécurité E51 et la zone de stationnement P7 du service de fret « Cargo Center », donc en fin de piste, occasionnant ainsi de lourds dégâts à l'avion ENSEIGNE1.). Entre le point d'atterrissage initial et celui de l'arrêt complet de l'avion, PERSONNE1.) a glissé sur une distance d'environ 144 mètres.

Vers 21.40 heures, PERSONNE1.) a informé les policiers du Service de Garde à l'Aéroport de l'atterrissage forcé qu'il venait d'effectuer. Les employés de l'SOCIETE8.) assurant le service à la tour de contrôle (ci-après le « tower ») n'avaient pas connaissance de l'atterrissage forcé en question, ce qui a été confirmé par PERSONNE13.), contrôleur aérien affecté au tower le soir de la survenance de l'incident litigieux. Ce dernier a par ailleurs précisé qu'en cas de panne de courant à bord d'un avion, ni la radio ni le transpondeur de l'avion en question ne fonctionnent, de sorte qu'il n'est pas possible de le détecter sur les images radar. Dans une telle situation, le pilote n'est d'ailleurs plus en mesure de contacter le tower par radio. De même, tant les feux de navigation que le phare d'atterrissage ne sont plus fonctionnels, ce qui a nécessairement comme conséquence que de nuit, l'avion concerné n'est plus perceptible à l'œil nu par les agents situés à la tour de contrôle, ce qui, d'après PERSONNE13.), a été le cas en l'espèce.

Il résulte des images radar du tower figurant au dossier répressif que l'avion ENSEIGNE1.) piloté par PERSONNE1.) apparaissait initialement sur lesdites images sous un code déterminé faisant également référence à son altitude. A partir de 20.32 heures, l'avion ENSEIGNE1.) a cessé d'émettre un signal d'altitude, sans disparaître pour autant du radar. A 20.38 heures, l'avion a disparu du radar pour réapparaître quelques instants plus tard sous un code distinct de celui qui lui avait été attribué au départ et sans indication quant à son altitude. Plusieurs disparitions et réapparitions se sont succédées, à chaque fois sous un code distinct, jusqu'à l'atterrissage forcé de l'avion vers 21.26 heures. A la suite de l'incident litigieux du 29 août 2017, PERSONNE14.),

chargé de gestion dirigeant de l'Administration des enquêtes techniques (ci-après « AET ») a indiqué que l'avion ENSEIGNE1.) avait été perceptible sur les images radars du *tower* jusqu'à son atterrissage.

Les services d'incendie de l'aéroport de ADRESSE10.) ont par la suite été diligentés sur les lieux de l'atterrissage en vue d'évacuer l'avion ENSEIGNE1.) accidenté et de procéder aux vérifications de la piste de décollage/d'atterrissage.

A la suite de l'atterrissage forcé, lux-Airport, en sa qualité d'opérateur de l'aéroport de ADRESSE10.), a procédé à la fermeture de l'aérodrome. L'aérodrome est resté fermé pendant environ cinq heures. La décision de procéder à la fermeture de la piste de décollage/d'atterrissage fut prise, dans un premier temps, par les contrôleurs aériens PERSONNE13.) et PERSONNE15.), affectés au *tower* le jour de l'incident litigieux, sur base des informations dont ils disposaient à ce moment-là, à savoir que l'avion ENSEIGNE1.) avait atterri sur le gazon faisant partie intégrante du « *runway safety strip* » à une distance d'environ 35 mètres de la piste de décollage/d'atterrissage et que conformément aux mesures de sécurité à observer, le « *runway safety strip* » doit être dépourvu d'un quelconque objet à une distance de 30 mètres de chaque côté de la ligne médiane de la piste de décollage/d'atterrissage. Les premières informations dont disposaient les deux employés de l'SOCIETE8.) se sont par la suite avérées erronées alors que l'avion ENSEIGNE1.) a été remorqué par les pompiers de l'aéroport à une distance d'environ 50 mètres de la piste.

Le 19 septembre 2017, PERSONNE14.) a informé les forces de l'ordre qu'à la suite de l'incident du 29 août 2017, la batterie de l'avion ENSEIGNE1.) avait été démontée de l'avion par la société SOCIETE9.) S.A. en présence du copropriétaire de l'avion PERSONNE2.) et que par la suite, elle a fait l'objet d'un contrôle au siège de ladite société.

Bien que saisi suivant ordonnance du Juge d'instruction du 12 octobre 2017, il a été décidé de ne pas déplacer l'avion ENSEIGNE1.) vers la fourrière judiciaire de Sanem. L'avion a ainsi été laissé sur l'aire de trafic P5 de l'aéroport de ADRESSE10.), là où il avait été remorqué par les pompiers et des scellés y ont été apposés. PERSONNE2.) a été avisé de la saisie de l'avion ENSEIGNE1.) le 22 novembre 2017.

Une perquisition effectuée le 14 novembre 2017 par les forces de l'ordre au siège de l'opérateur de téléphonie SOCIETE10.) S.A. a permis de mettre en évidence que le 29 août 2017 entre 18.11 heures et 23.32 heures, aucune communication, entrante ou sortante, du numéro de téléphone portable attribué à PERSONNE1.) n'a été enregistrée.

Le 7 décembre 2017, l'avion ENSEIGNE1.) a été percuté sur l'aire de trafic P5 où il avait été stationné à la suite de l'incident litigieux du 29 août 2017 par un avion de type Beechcraft King Air C90A piloté par PERSONNE16.). Lors de cette collision, l'avion ENSEIGNE1.), tout comme l'avion Beechcraft King Air C90A, ont été fortement endommagés.

Suivant ordonnance du Juge d'instruction du 12 octobre 2017, une perquisition a été opérée le 13 décembre 2017 par les enquêteurs au siège de l'SOCIETE8.). L'exploitation des données saisies a relevé que les pompiers de l'aéroport ont été avertis de l'atterrissage forcé qui venait d'avoir lieu vers 21.45 heures. Vers 23.15 heures, le processus de dépannage de l'avion a dû être interrompu pendant une trentaine de minutes dans la mesure où l'avion du président de la République française Emmanuel MACRON, en visite au Grand-Duché ce jour-là, avait reçu l'autorisation de décoller malgré la fermeture complète de l'aérodrome. Une fois le président

Emmanuel MACRON parti, l'avion ENSEIGNE1.) a été soulevé au moyen de coussins de levage et, après que le train d'atterrissage a été déployé, l'avion a été remorqué jusqu'à l'aire de trafic P5. La durée totale de l'intervention des pompiers de l'aéroport a été de trois heures et 30 minutes et s'est donc terminée le 30 août 2017 vers 1.15 heure.

A ce sujet, il ressort des communications entre le *tower* et différents interlocuteurs que PERSONNE17.) a enjoint aux contrôleurs aériens PERSONNE15.) et PERSONNE13.) de faire évacuer les pompiers affairés à dépanner l'avion ENSEIGNE1.) du « *runway safety strip* » afin de permettre à l'avion du président Emmanuel MACRON de décoller.

IV. En droit

Tout au long de la procédure, PERSONNE1.) a énergiquement contesté avoir commis les infractions lui reprochées.

En matière pénale, en cas de contestations émises par le prévenu, il incombe au Ministère Public de rapporter la preuve de la matérialité de l'infraction reprochée, tant en fait qu'en droit.

Dans ce contexte, le Tribunal relève que le Code de procédure pénale adopte le système de la libre appréciation de la preuve par le juge qui forme son intime conviction librement sans être tenu par telle preuve plutôt que par telle autre. Il interroge sa conscience et décide en fonction de son intime conviction (M. PERSONNE12.), Manuel de procédure pénale, p.764).

Le juge répressif apprécie souverainement, en fait, la valeur probante des éléments sur lesquels il fonde son intime conviction (Cass. belge, 31 décembre 1985, Pas. bel. 1986, I, p. 549).

Cependant, si le juge pénal peut fonder sa décision sur l'intime conviction, il faut que celle-ci résulte de moyens de preuve légalement admis et administrés en la forme. En d'autres termes, sa conviction doit être l'effet d'une conclusion, d'un travail préliminaire de réflexion et de raisonnement, ne laissant plus de doute dans l'esprit d'une personne raisonnable.

A. Quant à l'infraction à l'article 18 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 libellée sub 1.

Le Ministère Public reproche sub 1. à PERSONNE1.) d'avoir, le 29 août 2017 entre 20.45 heures et 21.30 heures, dans l'arrondissement judiciaire de ADRESSE1.) et notamment à l'aéroport de ADRESSE1.), établi à L-ADRESSE8.), seul piloté l'avion ENSEIGNE1.), sans être titulaire des licences de capacité, qualifications et/ou formations requises par les régulations « EASA » et plus particulièrement par le Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (sous-partie H), sections FCL700 et FCL710), et correspondant à une classe ou un type d'aéronef se distinguant par des caractéristiques spécifiques en raison notamment du train d'atterrissage rentrant et de l'hélice à pas réglable, que celui-ci soit qualifiable de « Complexe Aircraft » ou non.

A l'audience du 26 septembre 2023, PERSONNE1.), tout en concluant à son acquittement, a fait plaider que contrairement aux reproches formulés à son encontre, la licence dont il bénéficiait au moment des faits litigieux lui permettait bien de piloter l'avion ENSEIGNE1.).

A ce sujet, il a fait valoir que sa licence (PPL – *Private pilot licence*), délivrée pour la première fois en 2009 par la Direction de l’aviation civile (ci-après « DAC »), avait été établie conformément aux règles énoncées par l’organisme « Joint Aviation Authorities » (ci-après « JAA ») dont le ADRESSE1.) faisait partie, de sorte que l’article 4 du règlement (EU) 1178/2011 du 3 novembre 2011, entré en vigueur postérieurement à la délivrance de sa licence, prévoyant que « *Les licences conformes aux JAR délivrées ou reconnues par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputées avoir été délivrées conformément au présent règlement. Les États membres remplacent ces licences par des licences conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard le 8 avril 2018* » lui était applicable.

Depuis le 12 novembre 2009, date de la délivrance de la licence initiale, prolongée une dernière fois le 27 octobre 2015 et valable jusqu’au 31 octobre 2017, couvrant ainsi la période des faits litigieux, PERSONNE1.) aurait ainsi disposé d’une licence lui permettant de piloter un SEP (*single engine piston*, à savoir un avion monomoteur à pistons) tel que l’avion ENSEIGNE1.), et ce au moins jusqu’au 8 avril 2018.

S’agissant d’une éventuelle formation différentielle qu’il aurait, d’après le Parquet dû effectuer pour pouvoir piloter l’avion ENSEIGNE1.), PERSONNE1.) a fait plaider qu’il ressortait des annexes du règlement (UE) 1178/2011 susvisé et plus spécifiquement de l’annexe 1, Partie FCL, sous-partie H, section 1, points FCL 700 et 710, qu’aucune exigence spécifique n’était requise en rapport avec une licence d’un pilote privé pilotant un avion monopilote et monomoteur, tel que l’avion ENSEIGNE1.). On reprocherait en l’espèce à PERSONNE1.) d’avoir piloté un avion doté d’un train escamotable et d’une hélice réglable sans avoir effectué une formation différentielle ; or, les textes sur lesquels le Ministère Public se baserait pour conclure à la culpabilité de PERSONNE1.) quant à l’infraction libellée sub 1. ne feraient aucunement référence aux expressions « *train escamotable/rétractable/reentrant* » ou encore « *hélice à pas variable* » en relation avec une licence PPL telle que celle dont disposait PERSONNE1.). Force serait ainsi de constater que le fait de piloter un avion monopilote et monomoteur, même avec train escamotable et une hélice réglable en possession d’une licence PPL sous les « Joint Aviation Requirements » (ci-après « JAR »), n’exigerait ni de formation spécifique ni la mention de l’accomplissement d’une telle formation dans la licence PPL SEP.

La défense d’ajouter qu’en tout état de cause et même si une telle formation différentielle était nécessaire, aucun texte ne prévoyait les modalités d’exécution.

Le Ministère Public reprocherait encore à PERSONNE1.) le non-respect des dispositions FCL sous-partie H, section 1, point FCL 700 du règlement (EU) 1178/2011 du 3 novembre 2011 ; or, sa licence préciserait expressément à la première page qu’elle a été délivrée (*issued*) en conformité avec la « Part FCL ».

A l’audience du 27 septembre 2023, le représentant du Ministère Public a sollicité l’acquiescement de PERSONNE1.) quant à l’infraction lui reprochée sub 1. au motif qu’il n’était pas établi au regard des lois et règlements européens applicables au moment des faits litigieux que PERSONNE1.) ne disposait pas d’une licence valable lui permettant de piloter l’avion ENSEIGNE1.).

En l’espèce, le Tribunal relève qu’il résulte de l’article 18 de la loi modifiée du 31 janvier 1948, combiné avec le Règlement (UE) 1178/2011 susvisé, sera puni quiconque qui aura « *piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements.* » Comme l’a relevé à juste titre le représentant du Ministère Public, les termes « *lois et*

règlements » sont à analyser au sens large, ce qui vaut également pour les « *brevets et licences de capacité* », termes qui ne font pas l'objet d'une définition précise.

Le Tribunal se rallie aux conclusions du Ministère Public d'après lequel le réquisitoire de renvoi contient une erreur de logique dans la mesure où la partie « en l'espèce » énonce que PERSONNE1.) a seul piloté l'avion ENSEIGNE1.), « *sans être titulaire des licences de capacité, qualifications et/ou formations requises par les réglementations « EASA » et plus particulièrement par le Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 [...].* » Comme l'a relevé la défense, il est évident qu'un règlement (UE) ne fait pas partie d'une réglementation édictée par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après « EASA »), même si le règlement européen en question est publié sur le site de l'EASA. En effet, le réquisitoire de renvoi contient un amalgame (que l'on retrouve également dans le dossier répressif) dans la mesure où il est, entre autres, reproché au prévenu d'avoir contrevenu aux exigences prévues par les réglementations EASA (« Regulation EASA sub-part FLC700 »). Or, en anglais, le terme « *regulation* » signifie Règlement (UE) et non pas « *régulation* » ; on ne saurait partant reprocher à PERSONNE1.) d'avoir enfreint de quelconques réglementations de l'EASA alors que ladite agence n'a pas vocation à édicter des mesures de sécurité contraignantes.

Le règlement européen applicable au cas d'espèce est le Règlement (UE) 1178/2011 susvisé qui, avant son abrogation, était directement applicable au ADRESSE1.).

Les points FCL 700 et 710 de l'annexe 1 du Règlement (UE) 1178/2011 susvisé, sous-partie H, section 1, prévoient, entre autres, que l'on ne peut piloter un avion que si on dispose d'une licence pour piloter le type d'avion concerné (en l'espèce un SEP – *single engine piston*) et que qu'aux fins d'étendre ses compétences à une autre variante d'aéronef au sein d'une qualification de classe ou de type, le pilote devra suivre une formation traitant des différences (le point FCL 710 renvoie à la partie 21 contenue dans le Règlement (UE) 748/2012) qui, comme la relevé la défense, ne contient cependant pas les modalités précises ni la référence aux variantes concernées. Le point 710 précise encore que la formation traitant des différences doit être inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera attestée par la signature de l'instruction le cas échéant. Tel que développé par le représentant du Ministère Public, le site internet de l'EASA contient d'une part le règlement en tant que tel (« *Implemented Rules* ») mais aussi des décisions de l'*executive director* EASA (« GM1 » – *Guidance manuel*), qui, à son tour, énumère les différentes variantes qui nécessitent une formation différentielle, dont l'avion à hélice variable et avec train d'atterrissage manuel. Force est toutefois de constater que lesdites variantes ne sont pas énumérées en tant que telles par le Règlement (UE) 1178/2011 susvisé.

Tel que l'a relevé la défense et le représentant du Ministère Public, PERSONNE1.) bénéficie de l'application des dispositions de l'article 4 du Règlement (UE) 1178/2011 susvisé, qui, bien qu'abrogé depuis le 15 novembre 2019, constitue une disposition transitoire et qui prévoit que les licences conformes aux JAR, délivrées ou reconnues par un Etat membre de l'union européenne avant la mise en application du Règlement (UE) 1178/2011 susvisé sont valables jusqu'au 8 avril 2018.

L'article 2 du Règlement (UE) 1178/2011 susvisé définit les licences conformes aux JAR, à savoir « *la licence de pilote, ainsi que les qualifications, certificats et autorisations liés à ladite licence, qui a été délivrée ou reconnue conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures par un Etat membre ayant mis en œuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des JAA au regard de ces JAR* ».

Force est de constater qu'en 2011, année de l'entrée en vigueur du Règlement (UE) 1178/2011 susvisé, aucune loi nationale n'exigeait un entraînement différentiel. Le Règlement (UE) 216/2008 du 20 février 2008 auquel fait référence le Règlement (UE) 1178/2011 susvisé ne fait état que des règles de formation de base et non d'une quelconque formation différentielle. En effet, le Règlement (UE) 1178/2011 susvisé est le premier texte européen qui mentionne les variantes d'aéronefs au sein d'une catégorie et exigeant un entraînement différentiel.

Il découle de ce qui précède que le 29 août 2017, date à laquelle l'incident litigieux s'est produit, PERSONNE1.) disposait, conformément à l'article 4 du Règlement (UE) 1178/2011 susvisé, d'une licence valable lui permettant de piloter l'avion ENSEIGNE1.). L'infraction libellée sub 1. n'est partant établie ni en fait ni en droit, de sorte que PERSONNE1.) en est à acquitter.

B. Quant aux infractions aux articles 25-1° et 32 alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 libellées sub 2. et 3.

Le Tribunal constate que les accusations portées contre le prévenu sub 2. et 3., soit l'accomplissement d'une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes et les biens se trouvant à la surface du sol en procédant à un atterrissage forcé à bord de son avion ENSEIGNE1.) à l'aéroport de ADRESSE10.) d'une part et l'approche, par défaut de prévoyance ou de précaution, de l'aéroport à peu de distance et en contresens des avions en phase d'approche ou d'atterrissage, de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord de ces aéronefs d'autre part, reposent sur un même et unique catalyseur, à savoir le défaut de PERSONNE1.) d'avoir allumé l'alternateur, un générateur électrique, défaut qui a entraîné une coupure d'électricité à bord.

Avant de pouvoir déterminer si l'atterrissage forcé effectué par PERSONNE1.) ainsi que l'approche de l'aéroport de ADRESSE10.) à bord de son avion ENSEIGNE1.) constituaient un danger tant pour les personnes se trouvant au sol à ce moment précis que pour celles ayant pris place à bord des avions en phase d'approche et d'atterrissage, le Tribunal devra répondre à la question de savoir si la coupure de courant à bord de l'avion ENSEIGNE1.) était due à une éventuelle omission de PERSONNE1.) d'allumer l'alternateur ou si elle a pu avoir une cause différente.

Tant lors de son audition de police que devant le Juge d'instruction ainsi qu'à l'audience du 8 février 2023, PERSONNE1.) a été formel pour dire qu'il avait mis en marche l'alternateur à l'aide de l'interrupteur PERSONNE18.) prévu à cet effet. Auprès du magistrat instructeur, il a par ailleurs précisé qu'après avoir constaté que le circuit électrique à bord était tombé en panne en cours de vol, il avait débranché puis rallumé l'ensemble des interrupteurs se trouvant sur le tableau de bord, y compris l'interrupteur PERSONNE18.), et qu'il avait vérifié si aucun fusible n'avait sauté, mais que ses manipulations ne lui ont pas permis de rétablir le courant.

Dans son rapport d'expertise du 22 septembre 2018, l'expert en aéronautique PERSONNE6.) a retenu que « *Da mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit der Schalter für die Erregung des Alternator (PERSONNE18.) nach dem Anlassen des Motors nicht eingeschaltet wurde, flog das Flugzeug auf Batterie, bis diese erschöpft war.* » D'après l'expert, PERSONNE1.) a ainsi omis d'allumer l'alternateur, ce qui a eu comme conséquence la coupure d'électricité une fois que la batterie était épuisée. L'alternateur, s'il avait été mis en route à l'aide de l'interrupteur PERSONNE18.) situé sur le tableau de bord, aurait pu alimenter l'avion en électricité, ce qui aurait *in fine* permis à PERSONNE1.) d'atterrir sans encombre à l'aéroport de ADRESSE10.).

Pour conclure au fonctionnement irréprochable de l'alternateur, l'expert PERSONNE6.) s'est référé au rapport de constatation établi par la société SOCIETE11.) GmbH sise à ADRESSE11.) en Allemagne qui a examiné l'alternateur.

Il résulte du rapport d'expertise de l'expert PERSONNE6.) que l'alternateur n'a pas pu être inspecté sur place lorsqu'il se trouvait dans l'avion, dans la mesure où le moteur de l'avion ENSEIGNE1.) n'a pas pu être démarré en raison de la déformation de l'hélice, ce qui explique pourquoi l'alternateur a dû être démonté et envoyé à la société SOCIETE11.) GmbH. Le Tribunal constate à ce sujet que le rapport de constatation de la société SOCIETE11.) GmbH est daté du 23 mai 2018, ce qui signifie que ladite société a examiné l'alternateur environ neuf mois après la survenue de l'incident litigieux du 29 août 2017.

Il est par ailleurs intéressant de noter que l'expert PERSONNE6.) a procédé à une première visite de l'avion ENSEIGNE1.) sur l'aire de trafic P5 de l'aéroport de ADRESSE10.) seulement en date du 9 février 2018, donc environ cinq mois après la survenue de l'incident litigieux et que ce n'est que le 17 mai 2018 que l'avion a été examiné avec le concours de la société SOCIETE12.). L'alternateur de l'avion, tout comme le régulateur et le condensateur, ont dû être démontés avant de pouvoir être contrôlés par la société SOCIETE11.) GmbH à ADRESSE12.).

De même, la batterie de l'avion a dû être démontée et, une fois qu'elle avait été rechargée par la société SOCIETE9.) S.A. à l'aéroport de ADRESSE10.), elle a été réinstallée dans l'avion le 17 mai 2018 et contrôlée lors de l'examen de l'avion à cette date-là.

Il est encore constant en cause qu'en date du 7 décembre 2017, un avion de type Beechcraft King Air C90A, les deux moteurs tournant et sans freiner, est entré en collision avec l'avion ENSEIGNE1.) sur l'aire de trafic P5, causant d'importants dommages à la partie hélice et au moteur de ce dernier. A ce sujet, il y a lieu de relever que dans son expertise du 22 septembre 2018, l'expert PERSONNE6.) a erronément indiqué que cet accident s'était produit le 9 février 2018, alors que c'est à cette date-là qu'il a procédé à une première inspection sommaire de l'avion. Afin d'éviter tout doute, il convient de retenir que tant la première visite de l'avion ENSEIGNE1.) que l'inspection du 17 mai 2018 ont eu lieu postérieurement à l'accident du 7 décembre 2017.

A l'audience du 22 décembre 2022, l'expert PERSONNE6.) a déclaré que ledit impact n'avait eu aucune incidence sur le bon fonctionnement tant de la batterie de l'avion ENSEIGNE1.) que de l'alternateur.

Il résulte des éléments du dossier répressif que lors d'une visite de l'avion ENSEIGNE1.) sur l'aire de trafic P5 le 19 septembre 2017 par les enquêteurs, PERSONNE14.) avait porté à la connaissance de ceux-ci que la batterie de l'avion avait été démontée et examinée par la société SOCIETE9.) S.A..

Si la batterie avait ainsi certes été retirée de l'avion avant l'impact du 7 décembre 2017, le Tribunal constate qu'il ne dispose d'aucune information documentant l'état du circuit d'alimentation de ladite batterie avant et post-impact. Il s'y ajoute que ni la date de retrait de l'alternateur avant envoi à la société SOCIETE11.) GmbH ni son état après impact du 7 décembre 2017 ne ressortent du dossier répressif.

Au vu de ce manque d'information et compte tenu du laps de temps écoulé entre l'incident litigieux du 29 août 2017 et l'examen de l'appareil en date du 17 mai 2018, soit après de

nombreuses manipulations par divers intervenants, le Tribunal ne saurait se prononcer sur la question de savoir si PERSONNE1.) a oui ou non enclenché l'alternateur avant décollage et/ou en cours de vol sur base des seules conclusions de l'expert PERSONNE6.) dans son rapport du 22 septembre 2018.

Le Tribunal relève encore qu'il résulte des éléments du dossier soumis à son appréciation que lors d'un vol effectué le 6 juin 2015 en direction de SOCIETE13.) aux Pays-Bas, l'avion ENSEIGNE1.) avait présenté un problème de fluxation du courant électrique ayant notamment entraîné le noircissement momentané de l'écran de bord et qu'avant le retour au ADRESSE1.), l'alternateur n'a pas fonctionné correctement, tel que cela a été confirmé par PERSONNE19.) qui avait été présent à bord ensemble avec PERSONNE1.) et PERSONNE2.). Lors de sa déposition du 23 septembre 2019, PERSONNE19.) a cru se rappeler que le dysfonctionnement de l'alternateur était dû au débranchement fortuit d'un câble de l'alternateur.

Eu égard aux multiples interventions ayant eu lieu postérieurement à l'incident du 29 août 2017 (à savoir le fait de débrancher et de rebrancher un grand nombre de câbles, le démontage et le remontage à la fois de la batterie et de l'alternateur) et compte tenu de l'incident du 6 juin 2015 susmentionné lors duquel l'alternateur de l'avion ENSEIGNE1.) avait présenté une défaillance indépendante de toute intervention ou omission humaine, il n'est pas exclu aux yeux du Tribunal que le système électrique à bord ait fait l'objet d'une défaillance temporaire lors du vol effectué par PERSONNE1.) en date du 29 août 2017. Il n'est partant pas établi à l'abri de tout doute que PERSONNE1.) ait omis de mettre en marche l'alternateur avant le décollage et/ou en cours de vol.

1. Quant à l'infraction à l'article 25-1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 libellée sub 2.

Le Ministère Public reproche sub 2. à PERSONNE1.) d'avoir, le 29 août 2017 entre 20.45 heures et 21.30 heures, dans l'arrondissement judiciaire de ADRESSE1.) et notamment à l'aéroport de ADRESSE1.), établi à L-ADRESSE8.), en tant que commandant, effectué une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes et les biens à la surface du sol, en procédant, sans nécessité, à un « *atterrissage d'urgence* » à l'aéroport ADRESSE9.), dans l'obscurité totale, sans éclairage intérieur/extérieur et sans communication avec le « Tower » dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur ainsi que sans avoir sorti le train d'atterrissage du moins manuellement vu le manque de savoir-faire.

L'article 25-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 punit celui qui, sans nécessité, effectue un vol ou une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol.

Pour conclure à la culpabilité du prévenu quant à la réalisation, en tant que commandant, d'une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes et les biens à la surface du sol, le Ministère Public tient pour établi que PERSONNE1.) a dû atterrir en urgence à l'aéroport de ADRESSE10.) en raison de la coupure d'électricité due à une faute qu'il aurait commise, dans la mesure où il aurait omis d'enclencher l'alternateur à l'aide de l'interrupteur prévu à cet effet.

S'il est constant en cause que PERSONNE1.) a atterri en urgence à l'aéroport de ADRESSE10.) dans l'obscurité totale, sans éclairage intérieur/extérieur et sans communication avec le *tower* ainsi que sans avoir sorti le train d'atterrissage, le Tribunal retient, tel qu'exposé ci-dessus, qu'il n'est pas prouvé en l'espèce que la coupure d'électricité à bord était due à une quelconque faute

de PERSONNE1.), de sorte que l'on ne saurait conclure à une manœuvre injustifiée et inappropriée dans son chef.

Le Tribunal constate encore qu'il ne ressort d'aucun élément du dossier répressif que des personnes et des biens se trouvant au sol de l'aéroport ont été mis en danger par l'atterrissage forcé de PERSONNE1.), ce d'autant plus qu'il a atterri, d'après ses dires, de manière intentionnelle sur le gazon bordant la piste d'atterrissage/de décollage à une distance d'environ 50 mètres de celle-ci.

A titre superfétatoire, le Tribunal relève que dans son rapport d'expertise du 22 septembre 2018, l'expert PERSONNE6.) a indiqué que la manœuvre d'atterrissage avait été effectuée correctement (« *Technisch wurde das Landemanöver korrekt durchgeführt* »). Si à l'audience, l'expert PERSONNE6.) a nuancé ses constatations en soutenant que PERSONNE1.) aurait dû déployer le train d'atterrissage manuellement pour atterrir sur le gazon, le témoin PERSONNE8.), instructeur de vol auprès de la « ADRESSE1.) Flight Training Academy asbl », a toutefois déclaré à l'audience du 8 février 2023 qu'un atterrissage sans train d'atterrissage s'effectuerait de préférence sur le gazon et non pas sur la piste, ce qui conforte les déclarations de PERSONNE1.) suivant lesquelles il n'avait pas déployé le train d'atterrissage de manière délibéré et en connaissance de cause afin de pouvoir se poser sur le gazon bordant la piste pour des raisons de sécurité. Lors de son audition de police du 22 janvier 2018, PERSONNE13.), affecté au *tower* le jour de la survenue de l'incident litigieux, a, de son côté, précisé que la décision de PERSONNE1.) d'effectuer l'atterrissage forcé sur le gazon bordant la piste était la plus judicieuse, alors qu'un atterrissage d'urgence sur la piste aurait été nettement plus dangereux, notamment en raison des avions qui s'apprêtaient à atterrir à ce moment-là.

A toutes fins utiles, le Tribunal rappelle que lors d'une conférence de presse organisée conjointement par les responsables de lux-Airport, de SOCIETE1.) et de l'SOCIETE8.), PERSONNE17.) a souligné que « *Der Pilot hat alles richtig gemacht* », tel que cela ressort d'un article du « Luxemburger Wort » versé au dossier répressif. Un article de « RTL » fait état de la même conférence de presse, attribuant toutefois la citation suivant laquelle le pilote avait agi correctement au porte-parole de lux-Airport.

Il s'ensuit que l'infraction libellée sub 3. n'est pas établie à suffisance de droit, de sorte que PERSONNE1.) en est à acquitter.

2. Quant à l'infraction à l'article 32 alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 libellée sub 3.

Le Ministère Public reproche sub 3. à PERSONNE1.) d'avoir, le 29 août 2017 entre 20.45 heures et 21.30 heures, dans l'arrondissement judiciaire de ADRESSE1.) et notamment à l'aéroport de ADRESSE1.), établi à L-ADRESSE8.), par défaut de prévoyance ou de précautions, approché l'aéroport ADRESSE9.) dans l'obscurité totale, sans éclairage intérieur/extérieur et sans connexion radio dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur, à peu de distance et en contresens des avions en phase d'approche ou d'atterrissage, de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord de ces aéronefs. L'article 32 alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 punit quiconque qui involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

Pour conclure à la culpabilité du prévenu quant à la commission d'un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord des avions en phase d'approche ou d'atterrissage de l'aéroport de ADRESSE10.), le Ministère Public tient pour établi qu'en approchant ledit aéroport dans l'obscurité totale, sans éclairage et sans connexion radio, à peu de distance et en contresens des avions susmentionnés, PERSONNE1.) a agi par défaut de prévoyance ou de précautions, dans la mesure où la coupure d'électricité à bord de son avion ENSEIGNE1.) l'ayant contraint à approcher l'aéroport de cette manière-là était due à son omission de mettre en route l'alternateur.

Tel que relevé précédemment, il est constant en cause que PERSONNE1.) a approché l'aéroport de ADRESSE10.) dans l'obscurité totale, sans éclairage et sans connexion radio et que la défaillance des instruments de bord était due à une coupure de courant. Le Tribunal renvoie toutefois à ses développements exposés ci-dessus sub B. pour retenir qu'il n'est pas établi en l'espèce que ladite coupure d'électricité était due à un défaut de prévoyance ou de précautions de la part de PERSONNE1.) consistant dans l'omission de ce dernier à actionner l'alternateur.

Il y a partant lieu de retenir que PERSONNE1.) a effectué l'approche de l'aéroport de ADRESSE10.) une fois qu'il avait constaté que le système électrique à bord était tombé en panne au mieux de ses capacités et de ses connaissances, de sorte que l'on ne saurait lui reprocher d'avoir agi par un quelconque défaut de prévoyance ou de précautions.

S'agissant de l'approche de l'aéroport de ADRESSE10.) telle qu'elle a été abordée par le prévenu, l'expert PERSONNE6.) a déclaré à l'audience du 22 décembre 2022 qu'elle n'avait pas été sans danger, ce d'autant plus que PERSONNE1.) avait approché l'aéroport à peu de distance et à contresens des avions en phase d'approche et d'atterrissage et que ceux-ci n'avaient pas été en mesure d'apercevoir l'avion ENSEIGNE1.).

A l'audience du 8 février 2023, PERSONNE1.) a tenu à souligner qu'il avait approché l'aéroport de ADRESSE10.) à une altitude largement supérieure à celle des gros-porteurs qui s'apprêtaient à atterrir, précisant que son avion ENSEIGNE1.) est en mesure de descendre beaucoup plus rapidement que lesdits gros-porteurs, qui, de leur côté, doivent amorcer leur descente vers l'aéroport nettement plus tôt. A ce sujet, PERSONNE1.) a fait plaider à l'audience du 26 septembre 2023 que les gros-porteurs ont l'habitude d'approcher l'aéroport sur une distance de plusieurs kilomètres avec un angle de descente de 3° et qu'ils touchent le sol en début de piste, contrairement aux avions monomoteurs tels que l'avion ENSEIGNE1.), qui restent en phase d'approche plus longtemps et à une altitude fixée légalement à 2000, pieds pour finalement se poser après avoir laissé derrière eux les trois premiers kilomètres de la piste d'atterrissage.

En ce qui concerne le premier contact de l'avion ENSEIGNE1.) avec le sol, il ressort du procès-verbal n° 152 du 29 août 2017, établi par la Police Grand-Ducale, Service de Garde à l'Aéroport, que PERSONNE1.) s'est posé sur le gazon bordant la dernière partie de la piste, avant de s'immobiliser 144 mètres plus loin, ce qui conforte les arguments avancés par la défense d'après laquelle un avion de type ENSEIGNE1.) est en mesure de descendre plus rapidement que les gros-porteurs et qu'il n'est pas obligé d'atterrir en début de piste. Cela rend encore plausible l'explication du prévenu consistant à dire qu'il avait, jusqu'à son atterrissage forcé, volé à une altitude supérieure à celle des gros-porteurs en phase d'approche et d'atterrissage.

Si l'expert PERSONNE6.) a soutenu que PERSONNE1.) avait piloté l'avion ENSEIGNE1.) à une distance réduite des avions qui s'apprêtaient à se poser à l'aéroport de ADRESSE10.), tel que cela résulte des images radars se trouvant au dossier répressif, il n'a toutefois pas été en

mesure de préciser à quelle altitude l'avion ENSEIGNE1.) volait lorsqu'il a approché l'aéroport le soir de la survenue de l'incident litigieux.

Le Tribunal constate à ce sujet que les images radars ne renseignent pas l'altitude à laquelle l'avion ENSEIGNE1.) volait au-dessus de l'aéroport. Donc, même à admettre que si PERSONNE1.) se trouvait à une distance réduite des avions en phase d'approche et d'atterrissage d'un point de vue vertical, chose qu'il a contestée, aucun élément du dossier répressif ne permet de contredire ses déclarations suivant lesquelles il se trouvait jusqu'à son atterrissage forcé à une altitude largement supérieure à celle desdits avions. Il n'est partant pas établi que PERSONNE1.) a approché l'aéroport de ADRESSE10.) à peu de distance des avions qui s'apprêtaient à atterrir à ce moment-là.

Dans son expertise du 22 septembre 2018, l'expert PERSONNE6.) a retenu qu'avant son atterrissage forcé, PERSONNE1.) avait piloté son avion ENSEIGNE1.) du moins en partie en contresens des avions qui s'apprêtaient à se poser sur la piste d'atterrissage 06 et a conclu à ce titre à un comportement fautif dans son chef, sans pour autant préciser dans quelle mesure une telle façon de procéder aurait constitué un danger, ce d'autant plus que PERSONNE1.) a été formel pour dire qu'il avait laissé la priorité aux avions qui s'apprêtaient à atterrir et qu'il avait fait un grand détour pour les éviter.

PERSONNE1.) a en outre fait plaider que tant les décollages que les atterrissages se font à contrevent et que contrairement aux gros-porteurs qui visent la « *centerline* » bien avant le début de la piste d'atterrissage, les avions monomoteurs de type ENSEIGNE1.) sont obligés, en phase d'approche, soit de survoler Mersch (MERSA) lorsqu'ils viennent du nord, soit ADRESSE13.) (REMIC) lorsqu'ils viennent du sud et avant de se positionner sur ladite « *centerline* », selon la piste d'atterrissage ouverte, et qu'ils volent en « *downwind* » (le vent dans le dos) et ce en contresens des avions en phase d'approche. La défense cite à ce sujet le terme allemand « *Gegenanflug* », dont a également fait état le témoin PERSONNE8.) à l'audience du 8 février 2023, précisant qu'en « *downwind* », les avions monomoteurs laissent passer les gros-porteurs s'apprêtant à atterrir et qui se trouvent alors en contresens, avant de tourner à deux reprises à 90°, donc en faisant demi-tour, pour finalement se positionner sur la prolongation de la « *centerline* ». Le témoin PERSONNE8.) a ajouté que l'on s'approche de l'aéroport à contre-courant du trafic aérien pour ensuite atterrir sur la piste, soulignant à ce sujet que la façon de procéder de PERSONNE1.) constitue la procédure à suivre.

Le Tribunal constate qu'aucun élément du dossier répressif ne contredit les explications fournies par la défense, de sorte que le caractère dangereux de la manière dont PERSONNE1.) a approché l'aéroport laisse d'être établi.

Il s'ensuit que l'infraction libellée sub 3. n'est pas établie à suffisance de droit, de sorte que PERSONNE1.) en est à acquitter.

3. Quant à l'infraction à l'article 22 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 libellée sub 4.

Le Ministère Public reproche sub 4. à PERSONNE1.) d'avoir, le 29 août 2017 entre 20.45 heures et 21.30 heures, dans l'arrondissement judiciaire de ADRESSE1.) et notamment à l'aéroport de ADRESSE1.), établi à L-ADRESSE8.), en tant que commandant, contrevenu aux prescriptions de l'« *SOCIETE6.) Belgium and Luxembourg* » disposant qu'en cas d'échec de la connexion

radio, le pilote n'est pas autorisé de rentrer dans la zone de contrôle de l'aéroport ADRESSE9.) (SOCIETE7.) et est obligé d'atterrir sur un aérodrome alternatif non-contrôlé.

L'article 22 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 punit celui qui contrevient aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Il résulte des dispositions de la « *Aeronautical Information Publication Belgium and Luxembourg* » (ci-après « SOCIETE6. ») qu'en cas d'échec de la connexion radio (« *Radio communication failure* », le pilote n'est pas autorisé d'entrer dans la zone de contrôle de l'aéroport de ADRESSE10.) et qu'il est obligé d'atterrir sur un aérodrome alternatif (point 6.3 : « *Without clearance do not enter ADRESSE1.) SOCIETE7.) and land on alternate aerodrome* »). Le Tribunal constate toutefois que l'SOCIETE6.), tout en se bornant à disposer que sans autorisation (« *clearance* »), un aéronef n'est pas autorisé à entrer dans la zone de contrôle aéroportuaire, ne traite pas des situations d'urgence, lors desquelles aucune communication radio n'est plus possible pour une raison ou une autre.

Pour conclure à la culpabilité du prévenu quant à l'infraction à l'article 22 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 lui reprochée sub 4., le Ministère Public estime que faute de s'être vu accorder l'autorisation de la part des contrôleurs aériens affectés au *tower* d'entrer dans la zone de contrôle de l'aéroport de ADRESSE10.), autorisation que ceux-ci auraient en l'espèce dû aigñaler à PERSONNE1.) à l'aide de feux et signaux, ce qui n'était pas possible en l'espèce étant donné que les contrôleurs aériens n'avaient, d'après leurs dires, pas connaissance de l'approche de l'aéroport de PERSONNE1.), ce dernier n'était pas autorisé à pénétrer la zone de contrôle aéroportuaire.

A l'audience du 8 février 2023, le représentant du Ministère Public a déclaré que si la panne de courant à bord était due à une cause indépendante de la volonté de PERSONNE1.), celui-ci se serait alors trouvé dans un état de nécessité, ce qui aurait légitimé son entrée dans la zone de contrôle de l'aéroport sans autorisation préalable.

En l'espèce, s'il est constant en cause que le prévenu est entré dans la zone de contrôle de l'aéroport sans autorisation préalable de la part des contrôleurs aériens affectés au *tower*, alors que plus aucun contact radio n'était possible avec la tour de contrôle, le Tribunal renvoie toutefois à ses développements exposés ci-dessus sub B. pour retenir qu'il n'est pas établi que la panne d'électricité à bord était due à une quelconque faute de PERSONNE1.).

S'agissant de l'état de nécessité, le Tribunal rappelle que les faits justificatifs sont des causes d'irresponsabilité objectives qui ont pour effet de retirer au fait dommageable son caractère fautif en tenant compte des circonstances qui l'ont entouré. La plupart sont issus de la loi. Il s'agit de l'ordre ou de la permission de la loi, du commandement de l'autorité légitime, de la légitime défense et de l'état de nécessité.

Un acte dommageable et *a priori* illicite, peut être accompli dans des circonstances que le droit prend en compte pour lui retirer tout caractère délictueux. L'acte dommageable se trouve alors justifié *a posteriori*. Les criminalistes ont spécialement étudié les circonstances susceptibles d'avoir une telle incidence sous la rubrique des « faits justificatifs ».

L'absence de responsabilité de l'agent résulte de ce que, lorsqu'existe un fait justificatif, l'élément légal de l'infraction se trouve « supprimé », de sorte que celle-ci n'est plus juridiquement constituée.

D'une façon plus générale, le fait justificatif efface l'illicéité de l'acte et supprime tout caractère fautif au comportement de l'agent (Lexinexis - Jurisclasseur Code civil, art. 1382 à 1386, fasc. 121-20, faits justificatifs).

L'état de nécessité est la situation dans laquelle se trouve une personne qui ne peut raisonnablement sauver un bien, un intérêt ou un droit que par la commission d'un acte qui, s'il était détaché des circonstances qui l'entourent, serait délictueux (P. FORIERS, De l'état de nécessité en droit pénal, Bruxelles, Bruylant, 1951, p.7, n° 9).

L'état de nécessité exige en premier lieu qu'existe la menace d'un péril imminent, ensuite, que l'intérêt sacrifié soit de valeur inférieure au droit sauvegardé et enfin qu'il soit impossible d'éviter le mal par d'autres moyens qu'en commettant une infraction (G. SCHUIND, Traite pratique de droit criminel p. 172).

L'état de nécessité implique donc une situation dans laquelle se trouve une personne qui n'a raisonnablement d'autre ressource que de commettre une infraction pour sauvegarder un intérêt égal ou supérieur à celui que l'infraction sacrifie. Cette situation n'est donc pas celle qui est caractérisée par les inconvénients normaux de la vie de tous les jours qui ne sauraient dispenser l'agent du respect de la règle pénale. Il faut être en présence d'un danger réel et imminent, peu importe sa nature, danger physique, moral ou matériel (D. SPIELMANN et A. SPIELMANN, Droit pénal général luxembourgeois, 2^e édition, p. 284).

Pour une application en droit luxembourgeois de ce principe, il y a lieu de se référer à un jugement du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg qui avait acquitté un prévenu pour un délit de grande vitesse commis par un ambulancier volontaire appelé à une intervention urgente (Trib. corr., 16 février 2010, n° 609/2010, not.20696/09/CC).

Cette décision a été confirmée par un arrêt de la Cour d'appel numéro 322/10 VI du 12 juillet 2010 dans les termes suivants : « *La juridiction de première instance a donné une définition correcte de l'état de nécessité. Elle a souligné à juste titre que l'état de nécessité exige en premier lieu la menace d'un péril imminent. Tel a été le cas en l'espèce. (...) en sa qualité d'ambulancier volontaire a été appelé par le préposé du service d'urgence de la protection civile à une intervention de secours absolument vitale à ADRESSE14.), une personne ayant été victime d'un arrêt cardiaque.*

La condition de proportionnalité doit de même être respectée. Il faut plus particulièrement que la valeur sacrifiée dans la commission de l'infraction soit inférieure sinon du moins équivalente à celle que le prévenu a entendu conserver. Cette condition est donnée en l'occurrence. Le risque encouru par la personne, victime d'un accident cardiaque, qu'il s'agissait de secourir était d'ordre vital. Or, le risque direct résultant de l'action du prévenu, dont l'efficacité dépendait précisément de sa vitesse d'exécution, était un accident hypothétique dû à un dépassement de vitesse réalisé sur une route large et bien dégagée, en l'occurrence sur la route du vin à hauteur de ADRESSE15.), un dimanche soir en janvier vers 18.00 heures.

Il faut en dernier lieu que le prévenu prouve que sa façon d'agir c'est-à-dire circuler sur la voie publique à une vitesse dépassant largement celle autorisée aux fins de prêter secours à une personne en état de détresse absolue était la seule et unique possibilité qui s'offrait à lui au moment des faits. Tel a été le cas en l'espèce. (...), en sa qualité d'ambulancier volontaire avait de par sa fonction non seulement le devoir mais l'obligation, sous peine de s'exposer à des sanctions pénales, (voir loi du 27 février 1986 concernant l'aide médicale) de donner

immédiatement suite à une demande d'aide émanant du préposé du service d'urgence de la protection civile et de se diriger immédiatement au moyen d'une ambulance sur le lieu de l'urgence ».

L'application de ce principe se justifie en l'espèce, alors que PERSONNE1.) n'avait pas d'autre choix que celui de commettre une infraction pour mettre fin à un danger imminent.

A ce sujet, le témoin PERSONNE8.) a déclaré que la décision du prévenu de s'approcher de l'aéroport de ADRESSE10.) étant donné que celui-ci est éclairé, au contraire de l'aérodrome non-contrôlé de SOCIETE14.) dans le nord du pays, était judicieuse. L'on ne saurait partant reprocher au prévenu d'être entré, dans un cas d'urgence et de détresse et faute de solution alternative (d'après le témoin PERSONNE8.), les aérodromes non-contrôlés de ADRESSE16.) et de Bitburg ne représentaient pas non plus une option), dans la zone aéroportuaire sans autorisation préalable.

L'infraction libellée sub 4. n'étant dès lors pas établie, PERSONNE1.) en est à acquitter.

4. Quant à l'infraction à l'article 26 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 libellée sub 5.

Le Ministère Public reproche sub 4. à PERSONNE1.) d'avoir, le 29 août 2017 entre 20.45 heures et 21.30 heures, dans l'arrondissement judiciaire de ADRESSE1.) et notamment à l'aéroport de ADRESSE1.), établi à L-ADRESSE8.), effectué au-dessus de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses, en entrant sans autorisation dans la zone de contrôle de l'aéroport ADRESSE9.) et en procédant à un « atterrissage d'urgence », dans l'obscurité totale et sans éclairage intérieur/extérieur dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur, à peu de distance et en contresens d'avions en phase d'approche.

A l'audience du 8 février 2023, le représentant du Ministère Public a conclu à l'acquittement de PERSONNE1.) quant à l'infraction lui reprochée sub 5. au motif qu'il n'était pas établi que celui-ci avait effectué au-dessus de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses.

Le Tribunal constate qu'il ne résulte d'aucun élément du dossier répressif que le prévenu avait effectué au-dessus de l'aéroport de ADRESSE10.), aéroport en grande partie fermée au public, des vols comportant des évolutions inutiles voire périlleuses.

Il s'ensuit que l'infraction libellée sub 5. n'est pas établie à suffisance de droit, de sorte que PERSONNE1.) en est à acquitter.

Il découle de l'ensemble des considérant qui précèdent que PERSONNE1.) est à **acquitter** :

« comme auteur,

en date du 29 août 2017 entre 20.45 heures et 21.30 heures, dans l'arrondissement judiciaire de ADRESSE1.) et notamment à l'aéroport de ADRESSE1.), établi à L-ADRESSE8.),

sans préjudice quant aux indications de temps et de lieux plus exactes,

1. *en infraction à l'article 18 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements,

en l'espèce, d'avoir seul piloté l'avion du type ENSEIGNE1.) Aircraft Corporation, modèle PA-24-250 Comanche, immatriculé NUMERO4.), avec le numéro de série NUMERO5.), sans être titulaire des licences de capacité, qualifications et/ou formations requises par les réglementations « EASA » et plus particulièrement par le Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (sous-partie H), sections FCL700 et FCL710), et correspondant à une classe ou un type d'aéronef se distinguant par des caractéristiques spécifiques en raison notamment du train d'atterrissage rentrant et de l'hélice à pas réglable, que celui-ci soit qualifiable de « Complexe Aircraft » ou non,

2. *en infraction à l'article 25-1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir, en tant que commandant, sans nécessité, effectué un vol ou une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol,

en l'espèce, d'avoir, en tant que commandant, effectué une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes et les biens à la surface du sol, en procédant, sans nécessité, à un « atterrissage d'urgence » à l'aéroport ADRESSE9.), dans l'obscurité totale, sans éclairage intérieur/extérieur et sans communication avec le « Tower » dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur ainsi que sans avoir sorti le train d'atterrissage du moins manuellement vu le manque de savoir-faire,

3. *en infraction à l'article 32, alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, commis à un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef,

en l'espèce, d'avoir, par défaut de prévoyance ou de précautions, approché l'aéroport ADRESSE9.) dans l'obscurité totale, sans éclairage intérieur/extérieur et sans connexion radio dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur, à peu de distance et en contresens des avions en phase d'approche ou d'atterrissage, de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord de ces aéronefs,

4. *en infraction à l'article 22 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,*

d'avoir, en tant que commandant, contrevenu aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs,

en l'espèce, d'avoir, en tant que commandant, contrevenu aux prescriptions de l'« SOCIETE6.) Belgium and Luxembourg » disposant qu'en cas d'échec de la connexion radio, le pilote n'est pas autorisé de rentrer dans la zone de contrôle de l'aéroport ADRESSE9.) (SOCIETE7.) et est obligé d'atterrir sur un aérodrome alternatif non-contrôlé,

5. en infraction à l'article 26 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,

d'avoir effectué au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil,

en l'espèce, d'avoir effectué au-dessus de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses, en entrant sans autorisation dans la zone de contrôle de l'aéroport ADRESSE9.) et en procédant à un « atterrissage d'urgence », dans l'obscurité totale et sans éclairage intérieur/extérieur dus à la coupure d'électricité causée par l'épuisement de la batterie et l'oubli d'allumer l'alternateur, à peu de distance et en contresens d'avions en phase d'approche. »

AU CIVIL

1) Intervention volontaire de la compagnie d'assurances SOCIETE3.) SE

A l'audience du 26 septembre 2023 Maître Kamilla LADKA, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, en remplacement de Maître Marc GODFROID, avocat au Barreau de Bruxelles, demanda acte au nom et pour le compte de la compagnie d'assurances SOCIETE3.) SE, préqualifiée, de son intervention volontaire.

Cette requête en intervention volontaire, déposée à l'audience du 26 septembre 2023, est conçue comme suit :

L'intervention volontaire n'est soumise à aucune forme particulière. Elle peut donc intervenir par simples conclusions prises à l'audience.

L'intervention volontaire est le fait pour une personne qui, de son propre mouvement, se mêle à une instance qu'elle n'a pas introduite ou qui n'est pas dirigée contre elle, soit pour faire déclarer que le droit litigieux lui appartient, soit pour s'assurer la conservation de ses droits qui pourraient être compromis par le résultat de l'instance.

L'intervenant doit donc avoir un intérêt personnel suffisant pour agir en conservation de ses droits.

Dans la mesure où les condamnations éventuelles à intervenir au civil auraient pu avoir une incidence directe sur l'obligation de prendre en charge les dommages causés par PERSONNE1.), la compagnie d'assurance SOCIETE3.) SE a un intérêt suffisant et manifeste pour intervenir.

L'intervention volontaire est dès lors recevable.

Il y a partant lieu de donner acte à la compagnie d'assurance SOCIETE3.) SE de son intervention volontaire dans la présente instance et de lui déclarer commun le jugement à intervenir.

2) Partie civile de la société anonyme SOCIETE1.), SOCIETE2.) S.A. contre PERSONNE1.)

A l'audience du 8 février 2023, Maître Pierre HURT, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, se constitua partie civile au nom et pour le compte de SOCIETE1.), SOCIETE2.) S.A., demandeur au civil, contre le prévenu PERSONNE1.), défendeur au civil.

Cette partie civile déposée sur le bureau du Tribunal est conçue comme suit :

Il y a lieu de donner acte à la partie demanderesse au civil de sa constitution de partie civile.

La demande civile est recevable pour avoir été faite dans les forme et délai de la loi.

Eu égard à la décision d'acquittement à intervenir au pénal à l'encontre de PERSONNE1.), le Tribunal est incompétent pour connaître de la demande civile.

3) Partie civile de PERSONNE2.) et PERSONNE3.) contre PERSONNE1.)

A l'audience du 8 février 2023 Maître Jérémy BERNARD, avocat à la Cour, en remplacement de Maître David GROSS, tous deux demeurant à Luxembourg, se constitua partie civile au nom et pour le compte de PERSONNE2.) et PERSONNE3.), demandeurs au civil, contre le prévenu PERSONNE1.), défendeur au civil.

Cette partie civile déposée sur le bureau du Tribunal est conçue comme suit :

Il y a lieu de donner acte aux demandeurs au civil de leur constitution de partie civile.

La demande civile est recevable pour avoir été faite dans les forme et délai de la loi.

Eu égard à la décision d'acquiescement à intervenir au pénal à l'encontre de PERSONNE1.), le Tribunal est incompétent pour connaître de la demande civile.

PAR CES MOTIFS :

le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, **neuvième** chambre, siégeant en matière **correctionnelle**, statuant **contradictoirement**, le prévenu entendu en ses explications et moyens de défense tant au pénal qu'au civil, les parties demanderesses au civil entendues en leur conclusions, le représentant du Ministère Public entendu en ses réquisitions et le mandataire du prévenu entendu en ses moyens de défense tant au pénal qu'au civil, le prévenu ayant eu la parole en dernier,

AU PENAL

se déclare compétent *ratione loci* pour connaître des infractions libellées à charge de PERSONNE1.),

dit que PERSONNE1.) est forclos à invoquer devant le Tribunal correctionnel la nullité de l'entière ou d'un acte de l'information judiciaire,

rejette le moyen de procédure tiré de l'exception du libellé obscur,

rejette le moyen de procédure tiré de la violation de l'article 127 du Code de procédure pénale,

rejette la demande de PERSONNE1.) à voir écarter des débats les conclusions de l'expert PERSONNE6.), des pièces recueillies dans le cadre du rapport d'expertise établi par PERSONNE6.) et du témoignage de PERSONNE2.),

acquiesce PERSONNE1.) du chef des infractions non établies à sa charge,

le **renvoie** des fins de sa poursuite sans frais ni dépens,

laisse les frais de sa poursuite pénale à charge de l'Etat.

AU CIVIL

1) Intervention volontaire de la compagnie d'assurances SOCIETE3.) SE

donne acte la compagnie d'assurances SOCIETE3.) SE de son intervention volontaire,

dit cette intervention volontaire recevable en la forme,

déclare le jugement commun à la compagnie d'assurances SOCIETE3.) SE,

2) Partie civile de la société anonyme SOCIETE1.), SOCIETE2.) S.A. contre PERSONNE1.)

d o n n e a c t e à la société anonyme SOCIETE1.), SOCIETE2.) S.A. de sa constitution de partie civile,

d é c l a r e la demande recevable en la forme,

s e d é c l a r e i n c o m p é t e n t pour en connaître,

l a i s s e les frais de cette demande civile à charge de la société anonyme SOCIETE1.), SOCIETE2.) S.A.,

3) Partie civile de PERSONNE2.) et PERSONNE3.) contre PERSONNE1.)

d o n n e a c t e à PERSONNE2.) et PERSONNE3.) de leur constitution de partie civile,

d é c l a r e la demande recevable en la forme,

s e d é c l a r e i n c o m p é t e n t pour en connaître,

l a i s s e les frais de cette demande civile à PERSONNE2.) et PERSONNE3.).

Le tout en application des articles 155, 179, 182, 184, 189, 190, 190-1, 191, 195 et 196 du Code de procédure pénale qui furent désignés à l'audience par Madame le vice-président.

Ainsi fait et jugé par Elisabeth EWERT, vice-président, Sonia MARQUES, premier juge, et Antoine d'HUART, juge, et prononcé en audience publique au Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, Cité Judiciaire, Plateau du Saint-Esprit, par Madame le vice-président, en présence de Martyna MICHALSKA, substitut du Procureur d'Etat, et de Mike SCHMIT, greffier, qui, à l'exception de la représentante du Ministère Public, ont signé le présent jugement.