Jugt n° 3288/2011

Notice du Parquet: 21340/02/CD

AUDIENCE PUBLIQUE DU 7 NOVEMBRE 2011

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

Vu la demande du Ministère Public du 27.10.2011 à être admis à faire reproduire, en audience publique, la diffusion de l'enregistrement original et intégral de l'enregistrement phonique (Cockpit Voice Recorder – CVR) dans la cause du Ministère Public contre

1) P1.) , né le (…) à Luxembourg, demeurant (…), L-(…),

2) P2.) , né le (…) à Luxembourg, demeurant (…), L-(…),

3) P3.) , né le (…) à Anvers (Belgique), demeurant (…), L-(…),

4) P4.) , né le (…) à Luxembourg, demeurant (…), L-(…),

5) P5.) , né le (…) à Luxembourg, demeurant (…), L-(…),

6) P6.) , né le (…) à Ersange, demeurant (…), L-(…),

7) P7.) , né le (…) à Esch/Alzette, demeurant (…), L-(…),

- p r é v e n u s -

en présence de:

1) A.) , demeurant (…), L-(…),

comparant par Maître Alex KRIEPS, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, en l'étude duquel domicile est élu, assisté de Maître Pol URBANY, avocat à la Cour, demeurant à Diekirch,

partie civile constituée contre les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P3.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** ;

2) B.) , demeurant (…), L-(…),

comparant par Maître Christian-Charles LAUER, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, en l'étude duquel domicile est élu,

partie civile constituée contre les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** ;

3) C.) , demeurant (…), L-(…),

comparant par Maître Alexandre CHATEAUX, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

partie civile constituée contre les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P3.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** ;

4) D.) , demeurant (…), L-(…),

comparant par Maître Alexandre CHATEAUX, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

partie civile constituée contre les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P3.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** ;

5) E.) , demeurant (…), D-(…),

comparant par Maître Dieter GROZINGER DE ROSNAY, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

partie civile constituée contre les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P3.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** ;

6) F.) , demeurant (…), D-(…),

comparant par Maître Dieter GROZINGER DE ROSNAY, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

partie civile constituée contre les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P3.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** ;

7) la ***Caisse Nationale d'Assurance Pension,*** représentée par son organe statuaire, établie 1A boulevard Prince Henri, L-2096 Luxembourg,

comparant par Maître Patrick WEINACHT, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, en l'étude duquel domicile est élu,

partie civile constituée contre les prévenus **P2.)** , **P3.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** ,

8) la ***Caisse Nationale d'Assurance Pension,*** représentée par son organe statuaire, établie 1A boulevard Prince Henri, L-2096 Luxembourg,

comparant par Maître Patrick WEINACHT, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, en l'étude duquel domicile est élu,

partie civile constituée contre les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P3.)** , **P4.)** , **P5.)** , **P6.)** et **P7.)** .

Entendus Maître Pol URBANY, avocat à la Cour, demeurant à Diekirch, comparant pour la partie civile **A.)** , Maître Georges PIERRET, avocat à Cour, demeurant à Luxembourg, assistant le prévenu et défendeur au civil **P1.)** , et Maître Christian-Charles LAUER, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, comparant pour la partie civile **B.)** , en leurs conclusions et le représentant du Ministère Public, Monsieur Serge WAGNER, substitut principal du Procureur d'Etat, en ses réquisitions.

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

l e j u g e m e n t q u i s u i t :

Vu l'arrêt de la Chambre du conseil de la Cour d'Appel n° 746/10 du 12 octobre 2010, renvoyant les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P4.)** , **P3.)** , **P5.)**, **P7.)** et **P6.)** devant une chambre correctionnelle du Tribunal de ce siège pour y répondre notamment des préventions d'homicide involontaire et de coups et blessures involontaires sur une pluralité de victimes, ainsi que d'infraction aux articles 25 et 32 de la loi modifiée du 31.01.1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

Vu l'ensemble de l'information judiciaire à laquelle il a été procédé en cause;

Vu l'instruction de l'affaire au cours de onze audiences de ce Tribunal entre le 10 octobre 2011 et le 27 octobre 2011;

Vu notamment les rapports des experts commis en cause Vincent FAVÉ et Richard TAVERNIERS, rapports développés en audience publique, ainsi que leurs réponses aux questions leur posées tant par le Tribunal que par le Ministère Public ainsi que par les avocats de la défense des prévenus et par les mandataires des parties civiles constituées;

Vu encore les déclarations des témoins cités à l'audience tant par le Ministère Public que par la défense.

LES FAITS:

Le 6 novembre 2002, vers 10.06 heure locale (09.06 heures UTC), l'avion de marque FOKKER 27 Mark F050, immatriculé LX-LGB, exploité par la compagnie aérienne **SOC1.)** s.a. pour assurer ce jour là la liaison aérienne entre LUXEMBOURG et BERLIN, revenant de BERLIN-Tempelhof vers LUXEMBOURG (vol LG4962/LH2420), s'est écrasé pendant l'approche finale en vue de l'atterrissage à l'aéroport du Findel.

L'avion a d'abord touché le sol avec la partie arrière de son fuselage dans un champ en bordure de la route RN1 reliant les localités de ROODT/SYRE et de NIEDERANVEN, à 3,4 kilomètres de l'entrée de piste 24, au nord de son axe, a glissé en diagonale sur la chaussée de la RN1 avant de heurter violemment un talus d'une hauteur (à cet endroit) de deux à trois

mètres. Ce dernier choc semble avoir arraché le train d'atterrissage principal sorti et causé des dégâts très importants à la structure de l'avion.

En effet, après ce choc, l'empennage et une partie de l'extrémité de l'aile droite se sont désolidarisés, l'arrière du fuselage s'est retourné sur la droite et l'avion s'est immobilisé quelques vingt-cinq mètres plus loin dans un champ labouré. La partie ventrale arrière de l'avion a été particulièrement enfoncée, au premier contact avec le sol du champ ou/et lors du passage du talus.

Le fuselage et les ailes sont restés solidaires. La partie arrière comprenant la dérive et le plan horizontal s'est détachée. Quelques instants après son immobilisation, l'avion a pris feu et la partie centrale du fuselage a brûlé.

A bord de l'avion se trouvaient vingt-deux personnes, à savoir trois membres d'équipage et dix-neuf passagers. Dix-huit passagers ainsi que deux des membres de l'équipage ont été tués; seuls le pilote et un passager ont survécu à leurs très graves blessures.

Le même jour, Monsieur le Procureur d'Etat à Luxembourg a requis l'ouverture d'une information judiciaire et une descente sur les lieux a été opérée par le juge d'instruction chargé de l'information judiciaire en compagnie de Monsieur le Procureur d'Etat, de Monsieur le Procureur d'Etat adjoint et de membres de la Police Judiciaire. Le juge d'instruction a immédiatement pris les mesures nécessaires à la conservation du site de l'accident, de l'épave et des pièces éparpillées de cette dernière. En même temps, il a émis toute une série d'ordonnances de perquisition et/ou de saisie, notamment de l'épave et de ses pièces, dont les enregistreurs de bord, des bagages et effets des passagers pouvant servir à l'identification de ceux-ci, des documents, objets, effets et supports à la tour de contrôle en relation avec le vol de l'avion accidenté et les conditions météo du matin du jour de l'accident, des documents et supports informatiques en relation avec la maintenance de l'avion accidenté depuis sa mise en service. Il a encore ordonné l'audition de toutes personnes pouvant témoigner sur les circonstances du sinistre ou fournir des renseignements utiles à la manifestation de la vérité, tels les membres des services de secours, les témoins oculaires et autres au sol, le personnel du service de contrôle du trafic aérien, le commandant de bord, le passager survivant, les responsables de la **SOC1.)** s.a. pouvant fournir des renseignements sur l'équipement technique de l'avion et les prescriptions à observer par les pilotes, etc.

Le juge d'instruction a encore et surtout commis comme expert en cause le sieur Vincent FAVÉ avec la mission de se prononcer sur la genèse et les causes de l'accident de l'avion.

Dans la suite de l'information judiciaire, l'expert Vincent FAVÉ a encore été chargé d'une mission d'expertise complémentaire par ordonnance du juge d'instruction du 13.01.2009, pour fournir des réponses à différentes questions apparues au cours de l'instruction, une ordonnance du 12.02.2009 nommant Monsieur Richard TAVERNIERS comme co-expert.

Enfin, à la demande du Ministère Public, l'expert Vincent FAVÉ a été invité à verser aux débats deux rapports complémentaires sur ses présentations à l'audience.

Parallèlement à l'information judiciaire et aux travaux de l'expert judiciaire Vincent FAVÉ, une commission d'enquête technique, nommée par arrêté ministériel en application de l'article 26 de la Convention de Chicago de l'OACI et de son annexe 13, a débuté ses travaux pour déterminer les circonstances et les causes de l'accident.

Les deux enquêtes, administrative et judiciaire, ont été conduites en coopération pendant la phase de recueil des informations, elles ont ensuite été conduites séparément. Les travaux de l'expert judiciaire et ceux de l'enquête de la commission désignée par le Ministre des Transports ont ainsi été étroitement coordonnés pendant la phase de recueil des données, incluant les examens des matériels (par les constructeurs) et les dépouillements des enregistreurs de bord (par le Bureau des Enquêtes et Analyses BEA du Bourget), ceci dans le respect des procédures et des objectifs des deux enquêtes. Les deux entités ont ensuite procédé à leur propre analyse de l'accident.

Les détails de l'ensemble des investigations et analyses, ainsi que l'analyse des circonstances et causes de l'accident seront repris et décrits dans le jugement à intervenir sur le fond de l'affaire.

Cependant, le Tribunal se trouve appelé à statuer sur un incident soulevé par la défense du prévenu **P1.)** à l'audience du 27.10.2011.

Le Ministère Public avait demandé à cette audience à être admis à faire reproduire, en audience publique, la diffusion de l'enregistrement original et intégral de l'enregistrement phonique (Cockpit Voice Recorder – CVR). Les mandataires des parties civiles constituées ainsi que les défenseurs de tous les prévenus s'étaient ralliés à cette demande, à l'exception de la défense du prévenu **P1.)** . Maître PIERRET pour son client, s'est opposé à cette demande en argumentant que pareille diffusion en audience publique serait contraire aux dispositions du règlement communautaire 996/10 du 20.10.2010, qui est d'application directe et est entré en vigueur le 03.12.2010.

Sous l'intitulé : '*Protection des informations sensibles en matière de sécurité*', le règlement visé dispose en son article 14 :

« 1) Les éléments suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité :

a) toutes les déclarations recueillies auprès de personnes par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au cours de l'enquête de sécurité;

b) les enregistrements révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité; FR L 295/44 Journal officiel de l'Union européenne 12.11.2010;

c) les renseignements recueillis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et qui revêtent un caractère sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes;

d) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord;

e) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant d'autres États membres ou de pays tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, si cette autorité responsable des enquêtes de sécurité le demande;

f) les projets de rapports préliminaires ou finals ou de déclarations intermédiaires;

g) les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions, ainsi que les enregistrements audio réalisés dans les services de contrôle de la circulation aérienne, en veillant à ce que les informations n'ayant pas de rapport direct avec l'enquête de sécurité, et notamment celles relatives à la vie privée, bénéficient d'une protection appropriée, sans préjudice du paragraphe 3.

2) Les enregistrements ci-après ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins qu'une enquête de sécurité ou que l'amélioration de la sécurité aérienne :

a) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef;

b) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes;

c) les lettres de transmission de recommandations de sécurité provenant de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au destinataire desdites recommandations, si l'autorité responsable des enquêtes de sécurité émettant la recommandation le demande;

d) les comptes rendus d'événements prévus par la directive 2003/42/CE.

Les enregistrements provenant de l'enregistreur de paramètres de vol ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité, la navigabilité ou l'entretien, sauf si ces enregistrements sont rendus anonymes et divulgués dans des conditions assorties de garanties.

3) Nonobstant les paragraphes 1 et 2, l'administration de la justice ou l'autorité compétente pour se prononcer sur la divulgation des enregistrements conformément au droit national peut décider que la divulgation des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête de sécurité ultérieure. Les États membres peuvent décider de limiter les cas dans lesquels une telle décision de divulgation peut être prise, conformément aux actes juridiques de l'Union.

La communication des enregistrements visés aux paragraphes 1 et 2 à un autre État membre à des fins autres que celles d'une enquête de sécurité et en outre, en ce qui concerne le paragraphe 2, à des fins autres que celles visant à améliorer la sécurité aérienne peut être accordée dans la mesure où le droit national de l'État membre qui communique les enregistrements le permet. Les autorités de l'État membre auxquelles ont été communiqués des enregistrements ne sont autorisées à traiter ou à divulguer ceux-ci qu'après consultation de l'État membre qui les leur a communiqués et dans le respect de leur législation nationale.

4) Seules peuvent être divulguées les données strictement nécessaires aux fins visées au paragraphe 3. »

Il y a lieu de rappeler en premier lieu, ainsi qu'il a été mentionné ci-avant, que dès le début de l'information judiciaire et de celui de l'enquête administrative, l'expert judiciaire a été étroitement lié au et personnellement présent lors du recueillement de la plupart des données, incluant les examens des matériels (par les constructeurs) et les dépouillements des enregistreurs de bord (par le Bureau des Enquêtes et Analyses BEA du Bourget), la préservation de ces indices matériels permettant leur analyse ayant d'ailleurs été assurée par l'autorité judiciaire, en l'occurrence par le juge d'instruction exerçant ses fonctions légales.

Entre autres, et plus particulièrement, les enregistrements phoniques par le Cockpit Voice Recorder (CVR) et les paramètres enregistrés par le Digital Flight Data Recorder (DFDR) ont été partagés avec et analysés par l'expert judiciaire dans ses rapports successifs, ils ont été intégrés dans le dossier répressif, mis à la disposition du Tribunal, communiqués, sous forme de transcription respectivement de planches graphiques reprenant et montrant l'évolution des paramètres de vol tels, aux parties en cause, et abondamment examinés, discutés et commentés devant le juge d'instruction par les parties en cause pendant la phase de l'information judiciaire ainsi qu'ultérieurement lors de l'instruction aux audiences publiques du Tribunal, où les experts judiciaires se sont référés en détail aux enregistrements du CVR et du DFDR qui ont pu ainsi être considérés être parmi les pièces maîtresses permettant de cerner les causes de l'accident.

Il s'est toutefois révélé à l'audience que le Ministère Public avait par mégarde omis de communiquer aux parties en cause la version audio originale de l'enregistrement du CVR, alors que cette version faisait partie du dossier répressif tel que soumis au Tribunal.

Dès que cette omission fut révélée, le Ministère Public prit soin d'y remédier, à la demande respectivement de l'accord et à la satisfaction de toutes les parties en cause, personne ne s'y étant opposé.

Cependant, une fois cette communication aux parties effectuée, Maître Pol URBANY, mandataire de la partie civile constituée **A.)** , a fait valoir lors d'une audience subséquente que cet enregistrement ne donnait pas entièrement satisfaction en ce sens que l'enregistrement effectué originairement par le CVR sur quatre pistes de la bande magnétique aurait été comprimé sur deux pistes seulement sur le support informatique soumis au Tribunal et aux parties, et a demandé qu'une copie identique à l'enregistrement original (sur quatre pistes donc) soit mise à la disposition des parties et du Tribunal. Maître Pol URBANY a justifié cette demande au motif qu'il soupçonnerait fortement que la transcription officielle, telle que soumise par la commission administrative, ne serait pas seulement tronquée, mais qu'en outre elle contiendrait des erreurs matérielles qui, selon son appréciation, pourraient se révéler significatives, et que de pareilles erreurs pourraient être identifiées à l'aide de l'enregistrement phonique dans sa version originale.

Le Ministère Public a marqué son accord avec la proposition de Maître Pol URBANY qui n'a d'ailleurs suscité aucune opposition de la part de l'une quelconque des parties en présence. En conséquence, une version complète de l'enregistrement phonique et conforme à sa version originale fut communiquée aux parties en cause ainsi qu'au Tribunal.

Il avait été convenu de reporter les débats sur cet élément de preuve à un moment où l'instruction à l'audience serait pour l'essentiel terminée et tous les témoins, à l'exception du témoin **T1.)** , absent à l'étranger jusqu'au mois de novembre, auraient été entendus.

A l'audience du 27.10.2011, ainsi qu'il a été relevé ci-avant, la défense du prévenu **P1.)** s'est oralement opposée à la reproduction en audience publique de cet enregistrement original et intégral au motif que ce faire constituerait une infraction à l'article 14 précité du règlement communautaire 996/10 du 20.10.2010.

L'intervention de cet avocat de la défense et sa motivation suscitent les observations suivantes:

1. La défense du prévenu **P1.)** s'est opposée seulement à la reproduction en audience publique de l'enregistrement vocal.
2. Elle ne s'est pas opposée à ce que le Tribunal puisse en tenir compte en cours de délibéré et dans son jugement à intervenir sur le fond de l'affaire.
3. Elle n'a pas demandé à ce que cet élément de preuve soit écarté des débats.
4. Elle n'a pas demandé que la reproduction sonore en audience soit remplacée par la commission d'un expert chargé de vérifier si la transcription contient des erreurs, des imprécisions ou des omissions par rapport à l'enregistrement original, comme cela a été soutenu par Maître Pol URBANY
5. Elle n'a pas toisé le problème, manifeste à la lecture de la transcription utilisée par la commission administrative, que cette dernière a supprimé dans sa transcription des portions significatives de l'enregistrement phonique..
6. Elle n'a pas demandé à ce que la transcription de l'enregistrement du CVR soit écartée des débats comme moyen de preuve.
7. Elle n'a pas demandé davantage que les transcriptions du DFDR, sous forme de graphiques soient écartées des débats.
8. Elle n'a pas demandé que l'enregistrement des communications des services de contrôle de la circulation aérienne ou leurs enregistrements électroniques en relation avec la trajectoire de l'avion accidenté (ATC Approche et ATC Tour) soient écartés des débats.
9. Elle n'a pas demandé à l'une quelconque des étapes de la procédure que les rapports des experts judiciaires commis soient écartés des débats et du dossier répressif au motif que ces rapports révéleraient tout ou partie du contenu des enregistrements effectués par le CVR et le DFDR.

A l'examen du règlement communautaire 996/10 du 20.10.2010, qui s'est largement inspiré de l'annexe XIII de la Convention de Chicago sur l'OACI, et des considérants de ce règlement, il apparaît comme évident que ce dernier, loin de supplanter ou de remplacer une information judiciaire, a pour but *« d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe* ».

Ces enquêtes de sécurité ont pour « *unique objectif la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités*. » (art. 1er)

Si dans l'accomplissement de cette mission, les enquêtes de sécurité sont souvent, par la force des choses, amenées à solliciter le concours d'autres autorités nationales et locales (notamment de l'autorité judiciaire) pour rassembler les preuves et indices matériels dans le

but de déterminer les causes d'un accident, cette collaboration, cette coopération et cette coordination sont expressément prévues et même exigées par le règlement communautaire 996/10. (articles 12 et 13)

En fait, et les enquêtes judiciaire et de sécurité menées au sujet de l'accident en cause en sont une démonstration parfaite, une enquête de sécurité ne va pas à l'encontre d'une information judiciaire ou inversement. Si les enquêtes de sécurité sont indépendantes, distinctes des actions judiciaires ou administratives visant à déterminer des fautes ou de responsabilités, dans un premier temps au moins, les enquêteurs respectifs travaillent en étroite collaboration avec un objectif commun, à savoir déterminer les causes de l'accident, ce qui implique la conservation des indices matériels, leur analyse par des spécialistes en la matière, la conservation de tous les documents pertinents, l'audition de témoins pouvant fournir tous renseignements utiles à la manifestation de la vérité, etc.

Il y a lieu de préciser que si les enquêteurs de sécurité se voient conférer de larges pouvoirs d'investigation, ils ne disposent, à la différence des autorités judiciaires, d'aucun moyen de contrainte directe. De plus, sauf le cas, assez limite il est vrai, prévu à l'article 12 1) *in fine*, l'enquêteur de sécurité ne peut pas passer outre et à l'encontre de l'autorité judiciaire ni porter préjudice à l'enquête de cette dernière.

Ce n'est que dans un deuxième temps que les deux enquêtes se distinguent par leur finalité différente : Tandis que l'enquête de sécurité a pour seul but la prévention d'accidents et se borne dès lors à formuler le cas échéant des recommandations de sécurité, sans établir des fautes ou déterminer des responsabilités dans la survenance de l'accident, et qu'elle agit de ce fait pour le futur seulement, l'information judiciaire a pour but de rechercher, à partir d'un fait et au-delà des causes de l'accident, s'il y a eu infraction(s) à la loi pénale, d'en rechercher et (pour la juridiction au fond) d'en déterminer le cas échéant les auteurs et de leur appliquer éventuellement les sanctions prévues par la Loi.

Dans cette démarche, l'autorité judiciaire n'est pas liée par les constatations ni les conclusions de l'enquête de sécurité, l'administration de la preuve en matière pénale étant en principe libre, et l'intime conviction de la juridiction répressive au fond se formant sur base de tous les éléments de la cause librement discutés devant elle.

Si, aux termes de l'article 14 1) et 2) du règlement communautaire précité, entre autres les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions, ainsi que les enregistrements audio réalisés dans les services de contrôle de la circulation aérienne, les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne ainsi que les enregistrements provenant de l'enregistreur de paramètres de vol ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité, la navigabilité ou l'entretien, le paragraphe 3 dudit article prévoit cependant que non-obstant le principe énoncé aux paragraphes précédents, l'autorité judiciaire, appelée ici improprement l'administration de la justice' peut décider que la divulgation des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête de sécurité ultérieure.

Il est sous ce rapport intéressant de constater que le Règlement grand-ducal du 8 juillet 2010 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine de l'aviation civile, pris sur base de la loi du 30 avril 2008 portant sur entre autre

la création de l'Administration des Enquêtes Techniques, a déjà dans son article 8 énoncé de façon similaire, bien qu'en d'autres termes, le même principe portant sur les mêmes éléments:

Art. 8. Les renseignements sur la sécurité collectés lors d'une enquête technique ne devraient pas être utilisés à d'autres fins que celles pour lesquelles ils ont été recueillis. La protection de ces renseignements contre une utilisation inappropriée a pour seul but d'assurer la mise à disposition continue de tels renseignements afin de permettre l'application de mesures de prévention appropriées et le renforcement de la sécurité. ***Elle ne vise aucunement d'entraver une éventuelle procédure judiciaire, mais a pour objet de garantir un juste équilibre entre la nécessité de protéger ces renseignements afin de renforcer la sécurité de l'aviation civile et, le cas échéant, la nécessité d'assurer le bon déroulement du volet judiciaire****.*

Ainsi, sauf dispositions contraires émises par l'autorité judiciaire, aucun des éléments énumérés ci-dessous n'est communiqué à d'autres fins que l'enquête technique:

– toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête technique dans le cours de leurs investigations;

– toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef;

– renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident;

– enregistrements de conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements;

– enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne;

– opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements fournis par les enregistreurs de bord;

– renseignements fournis de plein gré par des personnes interrogées lors d'une enquête;

– tout autre élément à caractère personnel dont l'Administration des Enquêtes Techniques estime qu'il n'est pas pertinent à l'analyse de l'accident ou de l'incident.

Ces éléments ne sont inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à cette analyse ne sont pas divulguées.

Il en est de même des renseignements ayant trait à la sécurité et dont la divulgation pourrait avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation.

En vérité, les pouvoirs très larges, donnés aux commissions d'enquête de sécurité tant par le règlement grand-ducal du 8 juillet 2010 que par le règlement communautaire 996/2010 s'expliquent par le besoin urgent qu'il y a non seulement de déterminer les causes d'un accident (ou incident) grave dans l'aviation civile, mais encore et surtout de prendre le plus

rapidement possible les mesures adéquates (par des recommandations de sécurité) pour prévenir si possible la répétition d'accidents similaires.

Ces dispositions ne doivent pas être comprises comme pouvant entraver l'action de l'autorité judiciaire voire même empêcher l'administration libre et légale de la preuve dans une instance pénale dont l'essence est de vérifier si des infractions pénales ont été commises, et dans l'affirmative, d'en déterminer les auteurs responsables en vue de l'application d'une sanction prévue par la Loi. De plus, il ne faut pas perdre de vue qu'il ne s'agit pas à priori de trouver des preuves susceptibles de condamner une personne, mais de parvenir à la manifestation de la vérité dans la recherche des causes de l'accident, et que les éléments visés par les dispositions réglementaires mentionnées ci-avant sont également susceptibles de contenir des éléments à décharge d'un prévenu.

Affirmer le contraire reviendrait en définitive à soustraire du champ d'application de la loi pénale toute une catégorie de justiciables, en privant l'autorité judiciaire des moyens d'établir sa conviction intime, et ce pour la simple raison que les infractions que ces justiciables ont pu éventuellement commettre, auraient été commises en relation avec un accident (mortel) dans le domaine de l'aviation civile, ce qui est proprement inadmissible.

Il faut peser l'intérêt général d'une prévention utile des accidents d'une part et l'intérêt tout aussi général de rendre la Justice et d'assurer l'égalité devant la Loi de tous les justiciables.

C'est ainsi que, suivant l'opinion du Tribunal, il y a lieu d'interpréter tant l'article 8 du règlement grand-ducal du 8 juillet 2010 que l'article 14 du règlement communautaire 996/2010.

C'est d'ailleurs ainsi que la Chambre du Conseil de la Cour d'appel, saisie de l'appel contre l'ordonnance de renvoi de la Chambre du Conseil du Tribunal, et appelée à se prononcer sur le réquisitoire aux fins de renvoi des prévenus sur base de l'ensemble du dossier répressif, a, au moins implicitement, mais nécessairement décidé.

Il tombe sous le sens que les données recueillies par les enregistreurs de vol, les enregistrements audio réalisés dans les services de contrôle de la circulation aérienne ainsi que les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne constituent en règle générale des éléments essentiels dans la recherche des causes de l'accident; souvent, ce sont les seuls éléments fiables qui subsistent après une catastrophe aérienne.

Il tombe sous le sens qu'ils constituent des moyens de preuves, obtenus légalement, auxquels l'autorité judiciaire ne saurait renoncer et dont elle ne saurait être privée, dès lors que leur utilisation, c'est-à-dire leur introduction dans les débats en audience publique n'est plus susceptible de porter préjudice à une enquête de sécurité en cours ou à une enquête de sécurité future.

Force est de constater en l'espèce que le rapport final de la commission d'enquête a été rendu public de façon officielle le 11.12.2003 par sa communication intégrale à la presse, le rapport final révisé datant de juillet 2009. Force est encore de constater que ce rapport publié le 11.12.2003 contient non seulement des extraits des communications entre l'équipage et les services de contrôle de la circulation aérienne, ainsi que les échanges entre le commandant de bord et le copilote en langage indirecte parsemé de citations, mais encore des tableaux et

graphiques reprenant entre autres les paramètres moteurs et hélices issus tout droit des enregistrements du DFDR.

Force est enfin de constater que, au plus tard depuis le mois de juillet 2009, date de publication du rapport final révisé, il est raisonnable de conclure que l'enquête de sécurité est définitivement close et que dès lors, un débat en audience publique de ces éléments ne saurait plus avoir d'effets négatifs sur cette enquête de sécurité. Rien ne permet d'autre part de penser raisonnablement qu'une nouvelle enquête de sécurité puisse être entamée à l'avenir au sujet des faits du 06.11.2002.

Si on devait envisager l'éventualité d'une autre enquête de sécurité, cela supposerait alors nécessairement un autre accident d'avion dont l'éventualité n'est pas à concevoir à la présente date. Il y a lieu toutefois d'assumer raisonnablement que si une nouvelle catastrophe aérienne devait arriver un jour, les circonstances seraient différentes, et elle impliquerait nécessairement d'autres personnes que celles qui se trouvent actuellement mises en prévention.

Il n'est pas concevable dans quelle mesure le fait de divulguer et d'examiner à propos de l'accident du 06.11.2002 les éléments de preuve en cause de façon complète et de débattre en audience publique de leur interprétation, pourrait avoir des incidences négatives de nature à préjudicier une enquête de sécurité potentielle, que ce soit à l'échelle nationale ou internationale, à propos d'un accident d'avion n'ayant aucun lien avec la présente espèce. D'ailleurs, il y a lieu de noter qu'aucune partie en cause n'a avancé le moindre argument susceptible de faire penser à une quelconque incidence négative sur l'enquête de sécurité achevée ou sur toute autre enquête de sécurité.

En revanche, il apparaît comme évident que la bonne administration de la Justice impose de parvenir par tous les moyens légaux à la manifestation de la vérité, fin qui est certainement autorisée par la Loi, et que le Tribunal ne saurait être amené à renoncer à examiner les éléments de preuve constitués par les divers enregistrements mentionnés ci-avant, ceci tant à charge qu'à décharge des prévenus.

En ce qui concerne plus particulièrement l'examen de l'enregistrement original et intégral du CVR, objet de la demande de la défense du prévenu **P1.)** , il aurait pu être envisagé de passer par une expertise s'il s'était agi d'une simple question technique. Il est toutefois apparu de l'intervention de Maître Pol URBANY que celui-ci soutient que la commission technique, respectivement l'expert qui a effectué la transcription des échanges verbaux enregistrés, se serait trompé de façon significative, et ce peut-être bien à plus d'une reprise, erreur(s) qui aurai(en)t échappé à la vigilance de la commission d'enquête.

À cela s'ajoute que la commission d'enquête a, de sa propre autorité et sans motivation apparente, censuré dans la transcription une partie des échanges dans le cockpit qui ne seraient pas en relation avec le vol.

Abstraction faite de la considération que dans l'administration de la preuve, le Tribunal n'a pas à tolérer la censure d'un organe extérieur à la Justice, il est possible quoique pour le moins douteux que des échanges oraux entre pilotes pendant la phase de descente et de l'approche, à une demi-heure au moins de la catastrophe, ne puissent avoir aucune relation avec le vol. On ne peut pas écarter, sans la vérifier, la possibilité que la commission technique a pu avoir une approche un peu trop technique, et par là étriquée de ce qui a pu influencer l'équipage au

cours de cette période. Ainsi le ton et le sujet des échanges, les mots employés peuvent fournir à la juridiction répressive des indices sur l'état d'esprit, sur la nature des relations personnelles entre les membres d'équipage, sur leur concentration effective et sur leur professionnalisme dans les instants ayant précédé la catastrophe.

Ce sont là des éléments de fait dont l'appréciation est réservée à la juridiction répressive et qui ne sauraient être supplées par un expert.

Quant à la demande de la défense du prévenu **P1.)** qui entend voir refuser la divulgation en audience publique de l'enregistrement original et intégral du CVR, il y a lieu de rappeler d'abord le principe de la liberté dans l'administration de la preuve, droit dont jouit également le Ministère Public. Il a été expliqué en détail ci-avant pourquoi ni les dispositions légales ou réglementaires nationales, ni la réglementation communautaire ne s'opposaient en l'espèce et à ce stade de la procédure à l'utilisation de ces enregistrements en tant que moyens de preuve.

Il y a ensuite lieu de rappeler que dans la procédure pénale luxembourgeoise, il n'existe (pour le moment) pas de preuves secrètes. Ceci veut dire qu'il est interdit à la juridiction répressive de fonder sa conviction sur des éléments qui n'auraient pas été soumis au débat contradictoire. Surtout s'il y a des contestations, et même seulement pour appuyer ou éclairer leur argumentation, toutes les parties à un procès pénal ont le droit de soumettre aux débats les preuves matérielles dont elles entendent se prévaloir. Certains moyens de preuve sont susceptibles d'être communiqués entre parties, d'autres ne peuvent qu'être exhibés matériellement à l'audience.

A cela s'ajoute que le principe constitutionnel de la publicité des audiences, auquel il n'est fait exception que dans les cas limitativement énumérés par la Loi, exceptions qui ne sont pas réalisées en l'espèce, ne constitue pas seulement une garantie, une sauvegarde pour les plaideurs, mais également pour le public intéressé. Depuis que l'Administration judiciaire a investi des dépenses considérables dans la mise en place de moyens audio-visuels modernes permettant au public de suivre les débats, la possibilité pour celui-ci de vérifier que non seulement la Justice paraît être rendue, mais qu'elle apparaît être rendue se trouve augmentée.

A l'instar des rapports d'expertise qui sont régulièrement exposés à haute voix par les experts à l'audience, et des déclarations des personnes appelées à témoigner, même si les rapports des uns et les déclarations des autres faites au cours de l'enquête figurent au dossier répressif et ont été communiqués aux parties en cause, la diffusion de l'enregistrement du CVR ne facilite pas seulement les débats, mais confère en outre au public le moyen de se faire une idée concrète sur les éléments pouvant éventuellement influer sur l'appréciation du Tribunal.

Aucune disposition légale ou réglementaire n'interdit au Ministère Public de faire usage de l'enregistrement du CVR comme moyen de preuve en audience publique, de sorte que la demande afférente de la défense du prévenu **P1.)** , dans la mesure où elle entend s'opposer à la seule diffusion de l'enregistrement en audience publique est à déclarer irrecevable pour manquer de base légale.

Dans la mesure où la demande tendrait à voir écarter des débats tout ou partie dudit enregistrement, la demande est à rejeter comme non-fondée.

P A R C E S M O T I F S

le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, **neuvième chambre**, siégeant en matière correctionnelle dans la composition KLEIN, CONTER, METZLER, WERCOLLIER en application des articles 24 et 39 de la loi modifiée du 07.03.1980 sur l'Organisation Judiciaire, tels que modifiés par la loi du 03.08.2011, **statuant contradictoirement**, les prévenus **P1.)** , **P2.)** , **P4.)** , **P3.)** , **P5.)**, **P7.)** et **P6.)** et leurs défenseurs et les parties civiles **E.)** et **F.)** , **C.)** et **D.)**, **A.)** , **B.)** et la Caisse Nationale d'Assurance Pension par l'organe de leurs mandataires respectifs entendus en leurs conclusions, le représentant du Ministère Public entendu en ses réquisitions,

v i d a n t l'incident:

d i t que la divulgation des éléments visés par les paragraphes 1 et 2 de l'article 14 du règlement communautaire 996/2010, et notamment des enregistrements audio du poste de pilotage et leurs transcriptions, ainsi que les enregistrements audio réalisés dans les services de contrôle de la circulation aérienne, les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne ainsi que les enregistrements provenant de l'enregistreur de paramètres de vol, aux fins de la manifestation dans le respect des principes tant de la liberté dans l'administration légale des preuves, que de l'égalité des justiciables devant la Loi, importe plus que les incidences négatives que cette mesure pourrait avoir sur l'enquête de sécurité achevée en relation avec les faits en cause, à l'échelle nationale ou internationale, ou sur toute enquête de sécurité hypothétique ultérieure;

d é c l a r e i r r e c e v a b l e la demande de la défense du prévenu **P1.)** dans la mesure où elle tend uniquement à voir interdire la diffusion en audience publique de l'enregistrement effectué par l'enregistreur phonique de bord (CVR) pour manquer de base légale;

r e j e t t e comme **n o n – f o n d é e** la demande de la défense du prévenu **P1.)** dans la mesure où elle tend à voir écarter des débats tout ou partie dudit enregistrement;

d i t qu'il y a lieu de faire droit à la demande du Ministère Public;

partant **a d m e t** la diffusion en audience publique de l'enregistrement effectué par l'enregistreur phonique de bord (CVR);

r é s e r v e les frais.

Par application des articles 189, 190 et 190-1 du Code d'Instruction Criminelle; 14 du règlement communautaire 996/2010 et 8 du règlement grand-ducal du 08.07.2010 qui furent désignés à l'audience par Monsieur le premier vice-président.

Ainsi fait et jugé par Prosper KLEIN, premier vice-président, Sylvie CONTER, vice-président, et Claude METZLER, juge, prononcé en audience publique au Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, Cité Judiciaire, Plateau du St. Esprit, par Monsieur le premier vice-président, en présence de Serge WAGNER, substitut principal du Procureur

d'Etat, et de Christophe WAGENER, greffier assumé, qui, à l'exception du représentant du Ministère Public, ont signé le présent jugement.