

ihrem Ermessensentscheid Grenzen, die gesetzlich nicht vorgesehen sind. Insofern ist auch eine Ermessensunterschreitung gegeben.

3.4 Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Beschwerdegegnerin sich von unsachlichen Erwägungen hat leiten lassen und die Verfügung vom 5. Januar 2021 wegen Ermessensmissbrauchs und Ermessensunterschreitung rechtswidrig ist. Die Beschwerde ist in diesem Sinne gutzuheissen.

4. Ein Anspruch auf freies Geleit besteht nicht. Es liegt im Ermessen der Staatsanwaltschaft im Vorverfahren abzuwägen, ob das Interesse, die beschuldigte Person zeitnah und auf freiem Fuss, allenfalls unter Auferlegung von Bedingungen (Art. 204 Abs. 3 StPO), einzuvernehmen, höher zu gewichten ist, als eine allfällige alternative Weiterführung der Untersuchung (z.B. Verhaftung, Rechtshilfe, Strafübernahmebegehren usw.). Die Beschwerdeinstanz ist nicht zuständig für die Beurteilung der Gewährung des freien Geleits im Vorverfahren und hat der Beschwerdegegnerin auch nicht vorzuschreiben, das freie Geleit zuzusichern oder zu verweigern. Insofern ist auf den Antrag des Beschwerdeführers, ihm für inskünftige oder für den neu anzusetzenden Einvernahmetermin freies Geleit im Sinne von Art. 204 StPO zu gewähren, nicht einzutreten.

TPF 2021 155

20. Extrait du jugement de la Cour des affaires pénales dans la cause Ministère public de la Confédération contre A. du 18 juin 2021 (SK.2021.9)

Mise en danger par l'aviation

Art. 90 LA

Interprétation des éléments constitutifs de l'infraction «pendant un vol» (consid. 3.2.2.4–3.2.2.7, 3.2.2.9) et «biens de grande valeur» (consid. 3.2.3–3.2.3.7).

Gefährdung durch die Luftfahrt

Art. 90 LFG

Auslegung der Tatbestandselemente «während eines Flugs» (E. 3.2.2.4–3.2.2.7, 3.2.2.9) und «Eigentum von erheblichem Wert» (E. 3.2.3–3.2.3.7).

Pericoli cagionati in navigazione

Art. 90 LNA

Interpretazione degli elementi costitutivi di reato «durante un volo» (consid. 3.2.2.4–3.2.2.7, 3.2.2.9) e «beni di notevole valore» (consid. 3.2.3–3.2.3.7).

Résumé des faits:

Le Ministère public de la Confédération (MPC) reprochait à A., alors qu'il procédait aux vérifications usuelles de son avion de voltige garé sur le parking de l'aérodrome de Genève, à 10 mètres de distance d'une station d'avitaillement, d'avoir, par négligence, perdu la maîtrise de son aéronef en démarrant l'appareil, convaincu qu'il avait les pieds sur les commandes de freins situés sur le côté des pédales du palonnier et que l'avion ne pouvait ainsi se mettre en mouvement, en n'étant ainsi pas en mesure de l'arrêter à temps mais uniquement de réduire la puissance du moteur et finalement, en faisant entrer en collision l'aile gauche de l'aéronef avec une partie de la station d'avitaillement, en dépit d'une tentative de manœuvre d'évitement.

La Cour des affaires pénales a acquitté A. du chef d'accusation de mise en danger par l'aviation par négligence.

Extrait des considérants:

3.2 L'art. 90 LA réprime la mise en danger par l'aviation en punissant d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire, quiconque, pendant un vol, comme commandant d'un aéronef, membre de l'équipage ou passager, viole intentionnellement les prescriptions légales ou des règles de l'air et met ainsi sciemment en danger la vie ou l'intégrité corporelle de personnes ou des biens de grande valeur appartenant à des tiers à la surface (art. 90 al. 1 LA). Quiconque agit par négligence est puni d'une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus (art. 90 al. 2 LA).

La mise en danger par l'aviation par négligence suppose la réalisation de quatre éléments constitutifs: un vol, une négligence commise par le commandant d'un aéronef, membre de l'équipage ou passager, la mise en danger de la vie ou de l'intégrité corporelle de personnes ou de biens de grande valeur appartenant à des tiers à la surface et un lien de causalité naturelle et adéquate entre la négligence et la mise en danger (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1132/2017 du 3 octobre 2018 consid. 1.4). Enfin, sous l'angle subjectif, l'auteur doit avoir agi par négligence.

L'art. 90 LA est subsidiaire à l'art. 237 CP (ATF 105 IV 41 consid. 3a; jugements du Tribunal pénal fédéral SK.2018.55 du 8 avril 2020 consid. 5.3 et SK.2015.15 du 27 mai 2015 consid. 2.1.3). Toutefois, l'art. 237 CP ne protège que la vie ou l'intégrité corporelle de la personne alors que l'art. 90 LA protège également des biens de grande valeur appartenant à des tiers à la surface. Le comportement punissable prévu par ces deux dispositions n'est déterminé que par ses effets et non par une manière caractéristique de se comporter (arrêt du Tribunal fédéral 6B_689/2015 du 26 mai 2016 consid. 1.2).

3.2.2.4 La notion de «pendant le vol» n'est pas définie dans le texte légal. Dans sa version allemande, l'art. 90 LA recourt au terme «während eines Flugs» tandis que le texte italien utilise celui de «durante un volo»; les trois textes étant similaires et n'apportant de ce fait pas de précision complémentaire, la Cour doit recourir aux autres méthodes d'interprétation afin de dégager la portée de l'expression de «pendant le vol».

3.2.2.5 La Cour rappelle préliminairement que lors de l'élaboration de la loi sur l'aviation en 1945, le législateur a fait le choix d'agir avec une «retenue extrême en ce qui concerne les définitions légales» abandonnées à la doctrine et la jurisprudence (Message du 23 mars 1945 concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 347). Dès lors que la loi fédérale sur l'aviation, adoptée en 1948, a été conçue pour s'intégrer dans le réseau des traités internationaux qui régissaient alors la navigation aérienne (CHASSOT, La responsabilité de l'exploitant d'aéronef en cas de réquisition par l'Etat, Commentaire de l'ATF 129 III 410, bulletin de l'Association suisse de droit aérien et spatial ASDA, n. 135 [2/2003], p. 42) et que l'un des principes qui a concouru à l'élaboration de la loi fédérale sur l'aviation consistait à adopter une législation «suffisamment élastique pour pouvoir s'adapter au développement du droit international» et qui tient compte des principes reconnus en droit international, notamment confirmés par la Conférence mondiale du trafic aérien à Chicago (Message du 23 mars 1945

concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 330), il y a également lieu d'appréhender les instruments internationaux lorsqu'il est question d'interpréter la loi sur l'aviation.

3.2.2.6 D'un point de vue systématique, l'art. 90 LA figure au titre cinquième de la loi fédérale sur l'aviation, qui consacre les dispositions pénales, lui-même compris dans la deuxième partie de cette loi qui s'étend de l'art. 64 à l'art. 100^{er} LA et traite des «rapports juridiques résultant de la pratique de l'aviation». Les art. 64 ss LA règlent la question de la responsabilité civile de l'exploitant aéronautique.

3.2.2.6.1 Aux termes de l'art. 64 al. 1 LA, le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation contre l'exploitant de l'aéronef s'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef. Selon l'art. 64 al. 3 LA, l'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée. Cette définition ne restreint pas la responsabilité de l'exploitant aux seuls dommages provoqués par l'aéronef lorsqu'il se trouve déjà dans les airs, mais également aux dommages qui surviennent «lors des opérations de départ» de l'aéronef, soit lorsque celui-ci se trouve encore au sol. Toutefois, l'art. 64 LA ne précise pas ce qu'englobent les «opérations de départ», en particulier, si cette notion vise uniquement les manœuvres de décollage ou bien s'il faut également inclure toutes les opérations préalables au départ. Néanmoins, à la lecture du message du Conseil fédéral, il apparaît que le législateur a expressément écarté du champ d'application de l'art. 64 LA les accidents d'aéronefs au sol, à l'exception de ceux provoqués au cours de manœuvre d'envol ou d'atterrissage (Message du 23 mars 1945 concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 347). Les accidents provoqués par des aéronefs se trouvant au sol, sous réserve qu'ils aient été provoqués lors de manœuvre d'envol ou d'atterrissage, sont soumis au régime ordinaire des risques d'exploitation (Message du 23 mars 1945 concernant un projet de loi sur la navigation aérienne, FF 1945 I 325, 347).

3.2.2.6.2 Lorsqu'il a élaboré un régime juridique spécial de responsabilité pour les activités aéronautiques, le législateur semble ainsi avoir défini le vol non pas de manière dichotomique entre les situations dans lesquelles l'avion se trouve en l'air (vol au sens strict), par opposition à celles où l'avion se trouve au sol, mais de façon à ce que le vol comprenne également les manœuvres d'envol et d'atterrissage qui se produisent au sol (vol au sens large) et que ces manœuvres de vol au sens large impliquaient un régime

juridique spécial. En revanche, les manœuvres qui ne sont pas directement liées aux phases d'envol et d'atterrissage ont été exclues du régime spécial de responsabilité civile prévue par la législation sur l'aviation et sont renvoyées aux dispositions générales de responsabilité.

3.2.2.6.3 De cette première analyse, la Cour retient que, sous l'angle du droit de la responsabilité civile, la législation fédérale sur l'aviation englobe dans la notion de «vol» le vol au sens strict ainsi que les phases de décollage et d'atterrissage (vol au sens large), mais n'inclut pas les autres manœuvres au sol.

3.2.2.7 La Convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (RS 0.748.710.1; Convention de Tokyo) retient à son art. 1 al. 3 qu'un aéronef est en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. Cette définition est semblable à celle figurant à l'art. 1 al. 1 de la Convention du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers (Convention de Rome), signée mais non ratifiée par la Suisse.

3.2.2.7.1 Quant à la Convention du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (RS 0.748.710.3; Convention de Montréal), l'art. 2 distingue la notion de «en vol» de celle de «en service». Selon cette disposition, l'aéronef est ainsi en service dès le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à préparer l'aéronef en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de 24 heures suivant tout atterrissage. En revanche, l'aéronef est «en vol» dès le moment où l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. Selon cette définition, l'aéronef n'est ainsi pas considéré comme en vol durant les phases de préparation du vol mais uniquement à l'issue de la phase d'embarquement, soit lorsque l'avion, portes fermées, est prêt au décollage.

3.2.2.7.2 Ces deux textes vont également dans le sens retenu à l'art. 64 al. 3 LA, soit que l'aéronef est considéré comme en vol lorsque, à l'issue de la phase de préparation du vol et l'embarquement terminé, celui-ci est prêt à entamer la phase de décollage.

3.2.2.7.3 Enfin, les traités internationaux opèrent également une distinction entre les différents types de circulation sur et aux alentours des aérodromes. L'annexe 2 à la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile

internationale (RS 0.748.0; Convention de Chicago), distingue ainsi la «circulation aérienne», de la «circulation à la surface» et de la «circulation d'aérodrome».

3.2.2.7.4 La circulation aérienne comprend l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome. La circulation à la surface consiste en un déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages. Enfin, la circulation d'aérodrome renvoie à l'ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de ces aérodromes.

3.2.2.7.5 L'annexe 2 à la Convention de Chicago distingue également les notions d'«aire d'atterrissage», d'«aire de manœuvre», d'«aire de mouvement» et d'«aire de trafic». L'aire d'atterrissage est la partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. L'aire de mouvement s'entend comme étant la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic. L'aire de manœuvre est la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafics. Enfin, l'aire de trafic consiste en l'aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise du carburant, le stationnement ou l'entretien.

3.2.2.7.6 De cet examen sommaire de ces instruments internationaux, la Cour retient que la notion de «pendant le vol» figurant à l'art. 90 LA doit être comprise comme la phase durant laquelle l'aéronef initie le décollage, soit lorsque la force motrice de l'aéronef est employée dans le but de décoller, ce qui exclut les cas où le moteur de l'aéronef est utilisé non pas dans le but de décoller.

3.2.2.8 En l'occurrence, l'appareil était garé sur le parking de l'aéroclub d'U., soit sur une aire de trafic, lorsqu'il s'est mis en mouvement et a heurté la cabine d'avitaillement. L'ordonnance pénale du 20 janvier 2021 retient que «l'aéronef était en train d'effectuer des manœuvres de préparation en vue du décollage». Selon les explications du prévenu, il s'agissait toutefois de manœuvres de préparation du vol, en amont de la mise en circulation de l'aéronef sur l'aire de trafic (taxi), et en amont de la phase de décollage. En

effet, à ce moment, le prévenu venait de terminer l'examen extérieur de l'appareil et de prendre position à l'intérieur de l'aéronef afin de procéder aux dernières vérifications usuelles, dans le cadre de la préparation du vol. Pour y procéder, le prévenu a dû mettre en marche le moteur de l'aéronef. Le prévenu n'était ainsi pas prêt au décollage, ce qu'il confirme, ni même prêt à mettre son appareil en mouvement. Il ne souhaitait d'ailleurs pas sa mise en mouvement. En effet, le prévenu a indiqué avoir mis les pieds sur ce qu'il pensait être alors les freins dans le but d'éviter que l'appareil ne se mette en mouvement, et c'est à sa surprise que l'appareil s'est alors mis à avancer. Dans ces circonstances, l'on ne peut retenir que le prévenu était en train de décoller. Pour retenir que l'avion était «en vol», la Cour estime qu'il aurait fallu que le prévenu se trouve non pas sur le parking, mais déjà sur l'aire de décollage, dans la phase de décollage, respectivement d'envol, soit que la force motrice de son avion soit alors employée dans le but particulier de décoller. Tel n'était pas le cas, puisque l'allumage de l'appareil ne servait pas à propulser l'avion, mais à poursuivre les vérifications de l'appareil, dans la phase encore de préparation du vol.

3.2.2.9 Ainsi, rien n'indique que le législateur entendait étendre la notion de «pendant le vol» à n'importe quelle opération se déroulant au sol et impliquant un aéronef. Conformément au principe *nullum crimen sine lege*, il ne faut pas appliquer de manière extensive la portée de la notion de «pendant le vol» au cas d'un aéronef se trouvant dans un parking et qui se met en mouvement lors de la phase de vérification de l'appareil, préalable à un vol. La Cour ne voit pas en quoi l'art. 90 LA devrait étendre le champ de protection pénale, alors que s'agissant du champ de protection civile, celui-ci est restreint aux accidents survenus lors de l'envol de l'appareil, respectivement, son atterrissage, soit la phase où celui-ci s'apprête à décoller. Pour ces raisons, la Cour estime que l'élément constitutif «pendant le vol» n'est pas donné. Pour ce premier motif, il y a lieu de libérer le prévenu du chef d'accusation de mise en danger de l'aviation par négligence.

3.2.3 [En outre], l'auteur doit avoir mis en danger des biens d'une grande valeur appartenant à des tiers à la surface. Il s'agit d'un durcissement à la répression entré en vigueur le 1er janvier 2018, puisque sous l'ancien droit, la seule mise en danger d'un bien, indépendamment de sa valeur, suffisait pour retenir l'application de l'art. 90 LA.

3.2.3.1 Le texte légal n'indique pas ce qu'il faut entendre par «bien d'une grande valeur». Pour déterminer ce que signifie cette nouvelle condition, il

y a également lieu de recourir aux règles interprétatives, dans le respect du principe *nullum crimen sine lege* (ATF 103 IV 129).

3.2.3.2 La Cour constate d'abord que le message du Conseil fédéral sur la révision partielle de la loi sur l'aviation est muet sur les raisons qui l'ont poussé à restreindre le champ d'application de l'art. 90 LA. Les versions allemande («von erheblichem Wert») et italienne («di notevole valore») ne permettent pas de dégager le sens de cette nouvelle disposition.

3.2.3.3 L'on retrouve toutefois les notions de «von erheblichem Wert» et de «notevole valore» dans la partie spéciale du Code pénal, notamment à l'art. 226^{bis} CP qui réprime la mise en danger imputable à l'énergie nucléaire, à la radioactivité et aux rayonnements ionisants. La doctrine est divisée sur le seuil nécessaire pour retenir que le bien est d'une valeur considérable (PAREIN-REYMOND/PAREIN/VUILLE, Commentaire romand, 2017, n. 9 ad art. 226^{bis} CP). Selon certains auteurs, il y a lieu d'appliquer par analogie la limite de fr. 10'000.– posée par la jurisprudence en lien avec les dommages à la propriété (STRATENWERTH/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II, 7^e éd. 2013, § 30 n. 5; CORBOZ, Les infractions en droit suisse, volume 2, 3^e éd. 2010, n. 10 ad art. 226^{bis} CP). Une autre partie de la doctrine retient que pour déterminer si un bien revêt une valeur considérable au sens de l'art. 226^{bis} CP, il ne suffit pas de simplement renvoyer à l'art. 144 al. 3 CP, mais il y a lieu de prendre également en considération les coûts des travaux d'assainissement (TRECHSEL/FINGERHUTH, Praxiskommentar, 2^e éd. 2013, n. 3 ad art. 226^{bis} CP).

3.2.3.4 Dès lors que, pour interpréter la notion de «valeur considérable» prévue à l'art. 226^{bis} CP, la doctrine renvoie, par analogie, à l'infraction de dommage à la propriété (art. 144 CP), l'art. 172^{ter} CP, qui traite des éléments patrimoniaux de «faible valeur», devrait logiquement également trouver application. A teneur de cette disposition, si l'acte ne visait qu'un élément patrimonial de faible valeur ou un dommage de moindre importance, l'auteur sera, sur plainte, puni d'une amende (art. 172^{ter} al. 1 CP).

3.2.3.5 Or, l'art. 172^{ter} CP distingue la notion de «dommage» de celle de «valeur». Le dommage s'entend comme la diminution, même temporaire, de la valeur économique du patrimoine causée par l'infraction (JEANNERET, Commentaire romand, op. cit., n. 10 ad art. 172^{ter} CP). En revanche, s'agissant de choses ayant une valeur marchande, c'est-à-dire ayant une valeur que l'on peut fixer objectivement, seule cette valeur vénale est

déterminante (ATF 121 IV 261 consid. 2c). Sa détermination se fait au moyen d'une estimation de la valeur objective sur le marché au moment de la commission de l'infraction; un objet d'occasion est estimé à sa valeur amortie ensuite de son usage ou encore l'ampleur du préjudice occasionné en endommageant une chose sera valorisé à hauteur du prix de réparation, mais au maximum à la valeur actuelle de l'objet (JEANNERET, op. cit., n. 13 ad art. 172^{ter} CP).

3.2.3.6 En l'occurrence, pour déterminer la valeur de la cabine d'avitaillement, le MPC se réfère à la doctrine et procède par renvoi à l'art. 144 al. 3 CP, qui réprime le dommage à la propriété. Le MPC estime que la valeur comptable ou d'amortissement de la station d'avitaillement est sans pertinence puisqu'elle n'indique pas le dommage effectivement subi par B. Il considère en revanche que seul le dommage est déterminant. Celui-ci se détermine en fonction des coûts nécessaires à la remise en l'état de la cabine d'avitaillement, soit le montant que devrait prendre en charge B. pour se trouver dans la situation qui était la sienne avant l'incident.

3.2.3.7 La Cour ne peut suivre le raisonnement du MPC. En effet, si la notion «de grande valeur» est sujette à interprétation, il n'en demeure pas moins que le texte de l'art. 90 LA utilise non pas le terme de dommage, mais bien celui de valeur. L'art. 90 LA constitue d'ailleurs une infraction de mise en danger concrète qui est réalisée indépendamment de la survenance d'un dommage. Dès lors que celle-ci réprime le simple fait de créer un état de danger sans déboucher sur un résultat, le commandant d'un aéronef est punissable alors même qu'aucun dommage n'est survenu, pour autant que le bien mis en danger soit de «grande valeur». De l'avis de la Cour, le MPC ne peut substituer le terme de «dommage» à celui de «valeur». Au contraire, il y a bien lieu d'examiner la valeur de la station endommagée pour déterminer si l'art. 90 LA s'applique ou non au cas d'espèce.

3.2.3.8 B. a indiqué avoir transmis toutes les informations propres à déterminer la valeur de la cabine au moment de l'incident et que les recherches sur le financement initial de cette cabine impliqueraient des recherches disproportionnées vu l'ancienneté dudit financement. Ces pièces n'étant plus en sa possession, seule une expertise permettrait en l'état de déterminer la valeur de celle-ci, et de trancher ultimement la question de savoir si la cabine d'avitaillement constituait, lors de l'incident, un bien de grande valeur ou non.

3.2.3.9 Toutefois, la Cour est d'avis que la mise en œuvre d'une telle expertise serait manifestement disproportionnée pour plusieurs raisons. D'abord, la cabine n'existant plus, puisqu'elle a été démolie lors des travaux de rénovation de la station d'avitaillement et remplacée par une simple armoire métallique, l'expert ne pourrait examiner sur place l'installation et devrait recourir à des pièces qui n'existent plus ou sont difficilement accessibles. Ensuite, les photos prises sur les lieux après la collision laissent entrevoir, d'une manière générale, une infrastructure vétuste, en métal rouillé, couverte d'une couche de peinture défraîchie (par exemple l'inscription «F.» figurant en blanc sur le côté de la toiture a perdu de la couleur, la peinture blanche est parsemée de tâches de rouille). Le fait d'ailleurs que cette cabine ait été remplacée par une simple armoire métallisée en dit long sur la valeur de la cabine, respectivement son utilité pour B. De plus, le fait que B. n'ait pas procédé aux travaux de remise en état de la cabine, mais ait entrepris des travaux de modernisation de la station, semble aller en ce sens que la cabine endommagée, n'était non seulement plus aux normes, mais avait une valeur économique dérisoire pour son propriétaire. Quant aux travaux de rénovation, B. a indiqué dans le formulaire destiné à l'Office fédéral de l'aviation civile que ceux-ci seraient sans impact opérationnel (l'avitaillement se faisant par camion pendant la semaine d'indisponibilité, selon la procédure existante), et sans incidence sur la sécurité. Il est d'ailleurs suggéré de ne pas soumettre le projet à une quelconque procédure d'approbation, ni à une étude d'impact environnemental, ni à un «safety assessment». Ces éléments tendent plutôt à indiquer qu'il ne s'agissait pas d'une infrastructure aéroportuaire particulière. Le fait, enfin, que l'affaire ait été réglée par convention en 2017, que B. ait renoncé à se constituer partie plaignante rend également la mise en œuvre d'une telle expertise particulièrement disproportionnée, au regard des intérêts en jeu.

3.2.3.10 Dès lors qu'il n'est à ce stade raisonnablement plus possible de déterminer la valeur de la cabine, la condition de «biens de grande valeur» n'est pas réalisée, et pour ce second motif, le prévenu doit être libéré du chef d'accusation de mise en danger de l'aviation par négligence (art. 90 al. 2 LA).