

GE_GERICHTE P/4667/2022 vom 15. Juni 2022

GE Cour de justice, 2022-06-15, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_P_4667_2022

FR: GE_GERICHTE P/4667/2022 du 15 juin 2022

IT: GE_GERICHTE P/4667/2022 del 15 giugno 2022

Erwägungen

E. 3

En l'occurrence, la question de la recevabilité de l'opposition formée par X_____ n'est pas contestée ni contestable, dès lors que celle-ci a été formée dans les dix jours dès la notification de l'ordonnance pénale (cf. art. 354 al. 1 CP). Autre est la question de la validité de cette ordonnance. Il convient, en premier lieu, de déterminer les prescriptions fédérales en vigueur puis de s'interroger sur la compétence matérielle des autorités de poursuite pénale genevoises pour statuer sur les faits faisant l'objet de l'ordonnance.

E. 3.1

Selon l'article premier de la Loi sur la circulation routière, cette loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules (al. 1). Les conducteurs de véhicules automobiles et les cyclistes sont soumis aux règles de la circulation sur toutes les routes servant à la circulation publique; les autres usagers de la route ne sont soumis à ces règles que sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles ou aux cycles (al. 2). L'art. 1 al. 2 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) précise que sont publiques les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé. Selon la jurisprudence, il y a lieu de retenir une conception large de la notion de route publique. Ainsi, les places, les ponts, les tunnels, etc. sont à considérer comme routes au sens de la LCR (ATF 86 IV 29 consid. 2 p. 31; arrêts 6B_384/2020 du 23 août 2021 consid. 1.4 destiné à publication; 6B_422/2018 du 22 février 2019 consid. 2.1.2). Le facteur déterminant n'est pas de savoir si la surface de la route est en propriété privée ou publique, mais si elle est utilisée pour la circulation générale et si son usage est possible pour un groupe indéterminé de personnes, même si son utilisation est limitée (ATF 104 IV 105 consid. 3 p. 108; arrêts 6B_384/2020 précité consid. 1.4; 6B_422/2018 précité consid. 2.1.2 et 6B_1131/2018 du 21 janvier 2019 consid. 1.1). Ainsi, le caractère public ne dépend pas de la volonté du propriétaire mais de l'usage qui en est fait (arrêt 6B_384/2020 précité consid. 1.4; également: BUSSY/RUSCONI et al., Code suisse de la circulation routière commenté, 4e éd. 2015, n° 2.5 ad art. 1 LCR et les références citées). A contrario, en dehors des espaces définis par l'art. 1 LCR, les usagers ne sont pas soumis aux règles de la circulation et leur comportement ne peut pas tomber sous le coup des dispositions pénales de la LCR; dans cette hypothèse, seules peuvent s'appliquer les dispositions du CP, par exemple les art. 117 et 125, ainsi que les règles en matière de responsabilité civile. (JEANNERET, les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière (LCR), Berne 2007, n° 38 ad art. 102 LCR). Parmi les auteurs de doctrine s'étant prononcé spécifiquement sur la question, MÜLLER et MAUCHLE soutiennent en premier lieu que les routes d'accès aux aéroports, les aires de stationnement, les parkings et les arrêts de bus font partie du domaine public, car ils sont utilisés par un nombre illimité de

personnes, la LCR étant dès lors applicable. En revanche, les surfaces de mouvement (pistes de décollage et d'atterrissage, surfaces de roulement, aire de trafic) ne sont pas, par nature, accessibles à n'importe quel tiers selon ces auteurs. Il en va de même s'agissant des surfaces sur lesquelles seuls des véhicules spéciaux, autorisés par l'exploitant d'aérodrome, peuvent circuler (e.g. les routes désignées en dehors des aires de mouvement) (MÜLLER/MAUCHLE, Rechtsprobleme bei Motorfahrzeugen auf Flugplätzen, AJP 2010, 477–485, p. 479).

E. 3.2

Dans le domaine de l'aviation civile, les dispositions pénales sont consacrées aux art. 88 ss LA. L'art. 91 LA énonce une série de contraventions passibles d'une amende et, en particulier, les infractions – intentionnelles ou par négligence – aux obligations contenues dans un règlement d'exploitation, au sens de l'art. 36c LA, et visant à protéger l'environnement et à assurer la sécurité de personnes ou de biens, notamment les prescriptions concernant les véhicules terrestres (art. 91 al. 1 let. f ch. 2 LA). Le texte légal lui-même prévoit expressément une délégation de compétence à une juridiction fédérale. L'art. 98 al. 2 LA prévoit en effet que l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est l'autorité administrative compétente pour poursuivre et juger, selon la procédure prévue par la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif, les contraventions réprimées par l'art. 91 LA. Sur cette base, il faut ainsi relever une spécificité en matière de compétence dérogeant au système de la compétence primaire des cantons en matière de poursuite pénale.

E. 4

En l'espèce, le développement du Ministère public selon lequel l'usage du tarmac est à la disposition d'un cercle indéterminé d'usagers de la route ne saurait être suivi. En effet, il faut admettre que le tarmac de l'AIG n'est pas une voie publique, au sens l'art. 1 LCR, dès lors que son accès n'est pas, par nature, ouvert à un nombre indéterminé de personnes. Celui-ci est justement restreint aux employés de l'aéroport et prestataires au bénéfice d'une autorisation par le règlement d'exploitation et les prescriptions complémentaires. Le fait que l'on retrouverait dans cette zone des signalisations analogues à celles des voies publiques n'y change rien. A cela s'ajoute le fait que le type de véhicule faisant l'objet de l'ordonnance pénale est au bénéfice d'une marque d'immatriculation spéciale (soit 1 _____), attribuée par l'AIG aux véhicules de travail, qui sont réservés exclusivement à l'usage des voies situées à l'intérieur de la zone aéroportuaire. Le caractère spécifique de la zone en question ayant été manifesté, celle-ci n'est pas ouverte à la circulation publique et n'est pas, partant, une voie publique, au sens de la LCR. Il en résulte que l'art. 1 LCR n'est pas applicable dans le cas d'espèce et l'art. 90 al. 1 LCR ne l'est a fortiori pas non plus. Le renvoi de l'art. 16 du Règlement d'exploitation aux prescriptions fédérales et cantonales en vigueur en matière de sanction pénale constitue un renvoi aux dispositions de la loi en matière d'aviation civile, les contraventions prévues à l'art. 91 cum art. 98 al. 2 LA relevant toutefois expressément de la compétence de l'OFAC et non des autorités de poursuite pénale genevoises. Par conséquent, l'OFAC était compétent pour se saisir des faits de la cause et le Ministère public genevois n'était matériellement pas compétent pour rendre l'ordonnance pénale du 15 juin 2022. En conséquence, il y a lieu de constater la nullité de l'ordonnance pénale, en tant qu'elle a été rendue par une autorité incompétente matériellement.

E. 5

Le prévenu conclut à l'octroi en sa faveur d'une indemnité équitable en lien avec les frais de son conseil.

E. 5.1

A teneur de l'art. 429 al. 1 let a CPP, applicable à la procédure d'appel par le renvoi de l'art. 436 al. 1 CPP, le prévenu a droit, s'il est acquitté totalement ou en partie ou bénéficie d'une ordonnance de classement, à une indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure. Cette disposition fonde un droit à des dommages et intérêts et à une réparation du tort moral dans le sens d'une responsabilité causale. Le mode et l'étendue de l'indemnisation fondée sur les articles 429 et ss CPP peuvent être déterminés en s'inspirant des règles générales des articles 41 et ss CO (ATF 142 IV 245 consid. 4.1 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_1015/2016 du 27 octobre 2017 consid. 7.1.1 ; 6B_976/2016 du 12 octobre 2017 consid. 3.4.2 ; Y. JEANNERET / A. KUHN / C. PERRIER DEPEURSINGE (éds), Commentaire romand : Code de procédure pénale suisse, 2ème éd., Bâle 2019, n. 20 ad art. 429). L'Etat doit réparer la totalité du dommage qui présente un lien de causalité avec la procédure pénale au sens du droit de la responsabilité civile. Les dépenses à rembourser au sens de la let. a sont essentiellement les frais de la défense (Message relatif à l'unification du droit de la procédure pénale in FF 2006 1057, p. 1313). On ne peut pas partir du principe qu'en matière de contravention, le prévenu doit supporter en général seul ses frais de défense. Autrement dit, dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable du recours à un avocat, il doit être tenu compte, outre de la gravité de l'infraction et de la complexité de l'affaire en fait ou en droit, de la durée de la procédure et de son impact sur la vie personnelle et professionnelle du prévenu (arrêt du Tribunal fédéral 6B_237/2016 et réf. cit.: ATF 142 IV 45 consid. 2.1 p. 47; 138 IV 197 consid. 2.3.5 p. 203).

E. 5.2

En l'espèce, bien que de nature contraventionnelle, la complexité juridique de l'affaire justifie le recours à un avocat. Par ailleurs, la nullité de l'ordonnance pénale fonde un droit à des dommages et intérêts, en l'occurrence au remboursement des honoraires d'avocat encourus. Compte tenu de l'activité de l'avocat du contrevenant, qui a consisté essentiellement en l'assistance de son client devant le Ministère public (audience de 50 minutes) et en la rédaction d'une opposition motivée, une indemnité de CHF 500.- sera allouée. Par conséquent, l'Etat de Genève sera condamné à verser CHF 500.- à X_____ à titre d'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure, au sens de l'art. 429 al. 1 let. a CPP.

E. 6

Au vu de l'issue de la procédure, les frais de la procédure seront laissés à la charge de l'Etat.

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