

# VD\_FINDINFO Jug / 2023 / 478 vom 10. Mai 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-05-10, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_findinfo\\_Jug\\_\\_\\_2023\\_\\_\\_478](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2023___478)

FR: VD\_FINDINFO Jug / 2023 / 478 du 10 mai 2023

IT: VD\_FINDINFO Jug / 2023 / 478 del 10 maggio 2023

## Regeste

TEMPS ATMOSPHERIQUE, DILIGENCE, NAVIGATION | 40 al. 2 LNI

## Erwägungen

### E. 1

Ressortissant [...], B. \_\_\_\_\_ est né le [...] 1962 à [...]. Divorcé, il s'acquitte mensuellement d'une contribution d'entretien en faveur de son ex-épouse de 300 euros. Il a trois enfants aujourd'hui majeurs. Sur le plan professionnel, il est directeur général de la société [...] et perçoit un salaire mensuel brut de 2'593.68 euros. Skipper professionnel et instructeur pour le permis de bateau, il est titulaire de plusieurs diplômes relevant du domaine du nautisme. Il a plus de 50 ans d'expérience dans la navigation. Enfin, il est propriétaire d'une maison dont la valeur fiscale se monte à 350'000 euros. Sa dette hypothécaire est 150'000 euros. L'extrait du casier judiciaire suisse de B. \_\_\_\_\_ ne comporte aucune inscription.

### E. 2

Aux termes de l'art. 398 CPP, la juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur tous les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé pour (a) violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, (b) constatation incomplète ou erronée des faits et (c) inopportunité (al. 3). L'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel. Celle-ci ne doit pas se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier ; elle doit tenir ses propres débats et prendre sa décision sous sa responsabilité et selon sa libre conviction, qui doit reposer sur le dossier et sa propre administration des preuves. L'appel tend à la répétition de l'examen des faits et au prononcé d'un nouveau jugement (TF 6B\_481/2020 du 17 juillet 2020 consid. 1.2 et les références citées).

### E. 3

Invoquant une constatation arbitraire et erronée des faits, l'appelant fait valoir, en substance, que le navire de la CGN était le seul à pouvoir agir pour éviter l'accident. Selon lui, il en avait même le devoir. A cet égard, l'appelant expose que la collision a eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2022, soit un jour férié et hors saison, de sorte qu'il n'y avait personne sur le lac. Sur le plan météorologique, un épais brouillard stagnait sur la partie lacustre où a eu lieu l'accident, ce qu'avait confirmé le capitaine du navire de la CGN, R. \_\_\_\_\_. Il s'agissait d'un « temps bouché » selon la définition de l'art. 71 du Règlement de la navigation sur le Léman. L'appelant relève ensuite que le bateau du dénonçant, soit le « [...] », est un petit bateau, facile à manœuvrer et équipé non seulement d'un radar mais également d'un GPS. Dans ces conditions, il estime que son capitaine connaissait exactement sa position et sa direction, ce qu'il avait attesté lors de son audition, de sorte qu'il ne pouvait prétendre avoir

été surpris par sa présence. L'appelant indique encore qu'il s'est volontairement éloigné de la ligne Evian - Lausanne et n'a augmenté sa vitesse que lorsqu'il s'est trouvé suffisamment loin des côtes suisses. Il a agi de la sorte afin de pouvoir rejoindre Evian avant la tombée de la nuit. Selon lui, compte tenu des circonstances, le bateau de la CGN aurait dû non seulement s'arrêter, mais surtout se dérouter très légèrement, afin de passer derrière son embarcation, ce d'autant plus que celui-ci se trouvait 450 mètres au-delà de sa ligne de navigation habituelle.

### **E. 3.1**

La constatation des faits est incomplète au sens de l'art. 398 al. 3 let. b CPP lorsque toutes les circonstances de fait et tous les moyens de preuve déterminants pour le jugement n'ont pas été pris en compte par le tribunal de première instance. Elle est erronée lorsque le tribunal a omis d'administrer la preuve d'un fait pertinent, a apprécié de manière erronée le résultat de l'administration d'un moyen de preuve ou a fondé sa décision sur des faits erronés, en contradiction avec les pièces (Kistler Vianin, in : Jeanneret et al. [éd.], Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse, 2 e éd., Bâle 2019, n. 19 ad art. 398 CPP et les références citées).

### **E. 3.2**

Dans son argumentaire, l'appelant n'explique pas quels sont les éléments factuels qui auraient été retenus par le premier juge et qui seraient contraires au résultat de l'instruction. Il se contente de mettre en avant certains éléments qui devraient, selon lui, le disculper. Il considère ainsi qu'au regard des circonstances très particulières ce jour-là, sur le lac Léman, son comportement aurait été irréprochable et que le navire de la CGN serait le seul responsable de la collision. Or, cette argumentation relève du droit et non des faits. Pour le surplus, l'état de fait du jugement entrepris est conforme aux éléments du dossier et complet. La Cour de céans le fera dès lors sien.

### **E. 4**

Invoquant l'art. 72 al. 1 RNL (règlement de la navigation sur le Léman du 7 décembre 1976 ; RS 0.747.221.11), ainsi que les art. 6 et 55 ONI (ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses, RS 747.2011.), l'appelant considère avoir adapté son comportement pour faire face à un danger imminent. Compte tenu des circonstances particulières du cas d'espèce, il appartenait au bateau de la CGN de s'arrêter ou de se dérouter pour éviter la collision. L'appelant fait également valoir que, selon le rapport d'expertise établi par le [...] (cf. P. 18/4), même s'il avait le statut de bateau prioritaire, en ligne régulière, le capitaine du navire de la CGN avait identifié un risque et pouvait donc prévenir l'abordage, ce qu'il n'avait pas fait. Il portait donc une responsabilité concernant ce sinistre.

### **E. 4.0**

km. En fonction des échos du radar, j'avais l'impression qu'il longeait la rive en direction de Forel, afin de contourner Ouchy. Nous avons gardé une attention particulière sur cette embarcation, mais se trouvant à plus de 300 mètres, il ne mettait pas en danger notre embarcation. Peu de temps après, j'ai remarqué que l'écho évoluait dans notre direction, alors j'ai passé en "PLOT" 6 (6 répétitions de l'écho). Lorsqu'il a pénétré dans nos 300 mètres, j'ai arrêté la propulsion du bateau et M. J. \_\_\_\_\_ a augmenté l'intensité et le nombre de coups de sifflet, jusqu'à un son continu. Je pensais qu'il allait nous passer soit devant, soit à la poupe. Lorsque nous l'avons eu dans notre champ visuel, soit à une cinquantaine de mètres, j'ai battu arrière et le bateau devait être quasi-stabilisé ou en légère

marche-arrière lorsque l'embarcation est venue nous percuter. Pour préciser, lorsqu'il est entré dans notre champ visuel, il a tenté de faire une manœuvre d'évitement sur tribord, sans succès. En effet, il est venu percuter la défense de notre proue tribord, à environ

#### **E. 4.1.1**

Aux termes de l'art. 40 al. 1 LNI (loi fédérale sur la navigation intérieure du 3 octobre 1975 ; RS 747.201), quiconque viole les règles de route de la loi, des conventions internationales ou des dispositions d'exécution édictées par la Confédération et les cantons, est puni de l'amende. Les art. 40 ss LNI décrivent les différents délits et contraventions susceptibles d'être commis en matière de navigation intérieure. Ces dispositions pénales sont, par la nature des buts poursuivis, dans une large mesure l'équivalent de celles édictées aux art. 90 ss LCR en matière de circulation routière (TF 6B\_315/2022 du 29 septembre 2022 consid. 1.2.2 ; TF 6B\_531/2016 du 5 mai 2017 consid. 3.4 et les références citées). Tout comme en matière de circulation routière, l'art. 40 LNI réprime donc une infraction de mise en danger abstraite, sans égard au résultat concret de la violation (ATF 92 IV 33 consid. 1).

#### **E. 4.1.2**

Selon l'art. 22 al. 1 LNI, le conducteur de bateau doit prendre toutes les précautions que commandent le devoir général de vigilance et la pratique de la navigation pour éviter de mettre en danger des personnes, de causer des dommages aux choses des tiers, d'entraver la navigation et de troubler l'environnement. Un comportement viole le devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui. Il faut donc se demander si l'auteur pouvait prévoir, dans les grandes lignes, le déroulement concret des événements. Cette question s'examine en suivant le concept de la causalité adéquate. Le rapport de causalité peut être qualifié d'adéquat si, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, le comportement était propre à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit (ATF 138 IV 57 consid. 4.1.3). La causalité adéquate sera admise même si le comportement de l'auteur n'est pas la cause directe ou unique du résultat. Peu importe que le résultat soit dû à d'autres causes, notamment à l'état de la victime, à son comportement ou à celui de tiers (ATF 131 IV 145 consid. 5.2). La causalité adéquate peut toutefois être exclue si une autre cause concomitante, par exemple une force naturelle, le comportement de la victime ou d'un tiers, constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire que l'on ne pouvait s'y attendre. L'imprévisibilité d'un acte concurrent ne suffit pas en soi à interrompre le rapport de causalité adéquate. Il faut encore que cet acte revête une importance telle qu'il s'impose comme la cause la plus probable et la plus immédiate de l'événement considéré, reléguant à l'arrière-plan tous les autres facteurs qui ont contribué à l'amener et notamment le comportement de l'auteur (ATF 143 III 242 consid. 3.7 ; ATF 134 IV 255 consid. 4.4.2 et les arrêts cités ; TF 6B\_1333/2022 du 2 octobre 2023 consid. 2.2.4). Enfin, l'étendue du devoir de diligence doit s'apprécier en fonction de la situation personnelle de l'auteur, c'est-à-dire de ses connaissances et de ses capacités (ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1 ; ATF 135 IV 56 consid. 2.1 ; TF 6B\_1333/2022 précité consid. 2.2.2). L'attention et la diligence requises sont d'autant plus élevées que le degré de spécialisation de l'auteur est important (ATF 138 IV 124 consid. 4.4.5 ; TF 6B\_1333/2022 précité consid. 2.2.2).

#### **E. 4.1.3**

Les priorités entre les bateaux sont fonction de leurs catégories. Ainsi, sur toutes les voies navigables suisses, les bateaux à passagers prioritaires et les convois remorqués ont priorité sur tous les autres usagers (art. 64 al. 2 let a LNI). De plus, tout bateau doit se tenir à une distance d'au moins 50 m des bateaux en service régulier et doit, en outre, aux heures de passage publiées, se tenir à la même distance de la route habituelle de ces bateaux et des débarcadères auxquels ils accostent (art. 60 LNI). La navigation sur le Lac Léman est spécifiquement régie par le règlement de la navigation sur le Léman du 7 décembre 1976. Selon l'art. 71 RNL, est considérée comme navigation par temps bouché, toute navigation, tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou par gros grains avec pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité. Par temps bouché, les bateaux qui font route doivent régler leur vitesse en fonction de cette circonstance, de leur équipement, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des situations locales. Une vigie est obligatoire lorsque la distance entre la proue et la timonerie est supérieure à 15 mètres (art. 72 al. 1 RNL). En outre, les bateaux doivent s'arrêter dès que le voyage ne peut être poursuivi sans danger, compte tenu du risque de diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales. En s'arrêtant les bateaux doivent autant que possible dégager les routes habituelles des bateaux en service régulier (art. 72 al. 3 RNL). Les bateaux qui, de nuit ou par temps bouché, ne peuvent appliquer les prescriptions indiquées aux al. 1 et 2 ne doivent pas naviguer. Si ces conditions météorologiques se déclarent en cours de route, ces bateaux doivent gagner sans retard le port le plus proche ou s'approcher de la rive autant que les circonstances le permettent (art. 72 al. 4 RNL). Lorsqu'il fait route par temps bouché, tout bateau, à l'exception des bateaux en service régulier, doit émettre comme signal de brume « un son prolongé », et tout bateau en service régulier, « deux sons prolongés ». Ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus (art. 73 RNL).

#### **E. 4.2**

En l'espèce, l'appelant ne conteste pas que, le jour en question, un épais brouillard sévissait sur le lac Léman, à tout le moins sur le lieu de l'accident, comme en attestent les vidéos versées au dossier et les constatations de la police (cf. P. 4, p. 8). Le capitaine R. \_\_\_\_\_ a en outre déclaré qu'en 39 ans de carrière, il n'avait jamais vu un tel brouillard, précisant que celui-ci était localisé sur le haut et grand-lac et qu'il l'avait « subi » de 13h10 à 17h20 (PV d'audition n° 1, R. 5). Lors de son audition du 14 janvier 2022, le capitaine R. \_\_\_\_\_ a détaillé les contrôles et manœuvres qu'il avait effectués avec son sous-timonier, J. \_\_\_\_\_. Il a notamment déclaré ce qui suit : « Pour assurer mon approche au quai 2B de la gare lacustre, j'ai pris le cap à 700 mètres au large du débarcadère d'Ouchy. J'ai enclenché l'autopilote pour garantir une course stabilisée, car avec le brouillard, nous n'avions que peu de points de repère. Au fur-et-à-mesure de notre évolution, nous effectuions les deux coups de sifflet long, toutes les minutes. A un moment donné, alors que nous nous trouvions approximativement en face de la Tour Haldimand, nous avons constaté qu'un écho bougeait sur notre tribord dans la baie d'Ouchy. Ainsi, nous avons réduit le "rang" à

#### **E. 5**

L'appelant, qui conclut à son acquittement, ne conteste pas à titre subsidiaire la peine prononcée à son encontre. Celle-ci doit toutefois être vérifiée d'office. A cet égard, la Cour de céans constate qu'elle a été fixée en application des critères légaux, tels que prévus à

l'art. 47 CP, et conformément à la culpabilité de B.\_\_\_\_\_, qui est importante. Sur ce point, il peut être renvoyé à la motivation du jugement attaqué (art. 82 al. 4 CPP ; jgt, pp. 7 et 8), qui est claire et convaincante. Il s'ensuit que la peine pécuniaire de 50 jours-amende à 40 fr. le jour-amende et l'amende de 400 fr. à titre de sanction immédiate, convertible en 4 jours de peine privative de liberté de substitution en cas de non-paiement fautif, sont adéquates et doivent être confirmées. Les conditions du sursis sont réalisées.

#### **E. 6**

En définitive, l'appel doit être rejeté et le jugement entrepris confirmé. Vu l'issue de la cause, les frais de la procédure d'appel, constitués de l'émolument de jugement et d'audience, par l'610 fr. (art. 21 al. 1 et 2 TFIP [tarif des frais de procédure et indemnités en matière pénale du 28 septembre 2010 ; BLV 312.03.1]), seront mis à la charge de B.\_\_\_\_\_, qui succombe (art. 428 al. 1 CPP). Pour ce motif également, il n'y a pas lieu de lui allouer une indemnité pour les dépenses occasionnées par ses droits de défense.

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