

Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 2 novembre 2011, 10-87.073, Inédit

[Suicides forcés et morts en contexte sectaire](#)[Jurisprudence judiciaire](#)

Date	02/11/2011
Juridiction / Nature	JURI
URL Légifrance	https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000024946610

RÉSUMÉ OFFICIEL LÉGIFRANCE

[...] X... coupable de mise en danger de la vie d'autrui ; " aux motifs que des différents témoignages recueillis et des constatations opérées il résulte que le bateau Boston Whaler circulait à une vitesse excessive [...] X... coupable de mise en danger de la vie d'autrui, de navigation sur les eaux intérieures sur une embarcation non munie d'engins de sauvetage ou de protection conformes et de navigation sur les eaux intérieures [...]

SOLUTION / CONCLUSION

Cassation partielle sans renvoi

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, a rendu l'arrêt suivant : Statuant sur le pourvoi formé par :- M. Jérôme X..., contre l'arrêt de la cour d'appel de FORT-DE-FRANCE, chambre détachée de Cayenne, en date du 15 septembre 2010, qui, pour homicide involontaire, contravention de blessures involontaires, mise en danger d'autrui, navigation sans engins de sauvetage ou de protection conformes et contravention de navigation sur les eaux intérieures de bâtiment non muni de l'équipement de sécurité, l'a condamné à un an d'emprisonnement avec sursis et 4 000 euros d'amende pour les délits ainsi qu'à une amende de 1 000 euros pour la contravention de blessures et à deux amendes de 500 euros chacune pour les infractions à la police de la circulation ; Vu les mémoires et les observations complémentaires produits en demande et en défense ; Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure qu'un accident mettant en cause une vedette équipée d'un moteur de 90 chevaux piloté par M. X... avec quatre personnes à bord dont un enfant ainsi qu'une pirogue transportant du bois, conduit par M. Y..., naviguant en sens inverse, est survenu en Guyane sur la rivière la Comté ; que l'enquête a établi que la vedette qui naviguait de nuit, sans visibilité et à grande vitesse, avait heurté le flanc droit de la pirogue qui effectuait une manoeuvre en vue d'accoster ; qu'à la suite de chocs successifs, les passagers de la vedette M. Z... et son fils Colin, son pilote et le passager M. A... puis la jeune Elaé C... ont été éjectés ; que Colin Z... qui disparaissait dans les flots n'a pas été retrouvé et que M. A... a été légèrement blessé ; que M. X... a été convoqué à comparaître pour homicide involontaire commis sur la personne de Colin Z..., participation, sous l'empire d'un état alcoolique, à la conduite sur les eaux intérieures d'un bateau autre qu'un bateau à passagers ou qu'un bateau-citerne, contravention de blessures involontaires avec incapacité inférieure ou égale à trois mois causées à M. A..., délit de mise en danger d'autrui commis au préjudice de M. A..., M. Z... et Eléa C..., délit de navigation, sur les eaux intérieures, de bateau autre qu'un bateau à passagers ou qu'un bateau-citerne sans engins de sauvetage ou de protection conformes, ainsi que pour contravention de navigation sur les eaux intérieures de bâtiment non muni de l'équipement de sécurité conforme ; que le tribunal a déclaré M. X... coupable de l'ensemble des faits reprochés à l'exception du délit de mise en danger d'autrui commis au préjudice de M. A... et a prononcé sur les intérêts civils ; que cette décision a été frappée d'appel par le prévenu et le ministère public ; que la cour d'appel qui a relaxé le prévenu de l'infraction de participation, sous l'empire d'un état alcoolique, à la conduite sur les eaux intérieures d'un bateau autre qu'un bateau à passagers ou qu'un bateau-citerne, a confirmé le jugement en ses autres dispositions sauf sur les peines ; En cet état : Sur le premier moyen de cassation pris de la violation des articles 221-6, 222-7 et R. 625-2 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale et 6 § 1 de la Convention européenne des droits de l'homme ; " en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable d'homicide et de violences involontaires ; " aux motifs que des différents témoignages recueillis et des constatations opérées il résulte que le bateau Boston Whaler circulait à une vitesse excessive compte tenu

des conditions de navigation ; que les faits se sont produits vers 22 heures, que la nuit était noire et la visibilité quasi nulle sur la rivière ; qu'il est établi que le conducteur du Boston Whaler a aperçu le signal de la coque ALU à la sortie d'un virage serré ; que M. D..., passager de la coque percutée, affirmait que le bateau qui allait vite, n'a pas ralenti en réponse au signal lumineux qu'il lui adressait ; que M. E... déclarait avoir entendu un bateau arriver et au bruit du moteur il estimait " qu'il était à fond, qu'il allait très vite et qu'il n'y a pas eu de baisse de régime " ; que M. F... soutient que le bateau allait trop vite et que le pilote n'a jamais ralenti ; que M. G... révélait qu'avant l'accident " j'ai entendu un bruit de moteur de bateau qui descendait ; je n'ai pas entendu le moteur ralentir " ; que M. H... indiquait également que " le bateau de plaisance allait trop vite et qu'une fois qu'on baisse les gaz il s'arrête tout de suite " ; que M. C... affirmait qu'il ne lui semblait pas que M. X... avait ralenti en voyant les feux de l'autre embarcation et qu'il n'avait pas changé de cap ; que M. Z... déclarait " je reproche à Jérôme d'avoir navigué beaucoup trop vite et de n'avoir pas pris les dispositions quand il a vu la barque ; il aurait dû ralentir " et plus tard " pour moi, M. X... est en grande partie responsable de l'accident ; s'il avait mieux maîtrisé sa vitesse, il n'y aurait pas eu cet accident " ; que cette vitesse excessive se déduit encore de la violence du choc et de la trajectoire du Boston Whaler qui s'est couché sur tribord lors du premier coup de barre et a poursuivi sa route en direction de la berge, s'est enfoncé dans la végétation laissant des traces de frottement sur le tronc des arbres à une hauteur de 1, 65 à 1, 75 mètres du sol ; que cette trop grande vitesse a rendu inefficace l'éclairage réglementaire de l'embarcation que pilotait M. X... qui n'a pas pu voir l'obstacle et l'éviter ; que cette vitesse excessive, l'absence d'utilisation des gilets de sauvetage et leur nombre insuffisant, l'absence de coupe-circuit, sont en lien direct avec le décès de M. Z... et les blessures involontaires sans ITT supérieures à trois mois subies par M. A... ; que les dommages causés aux parties civiles résultent directement et exclusivement des infractions commises par M. X... qui doit être déclaré entièrement responsable des dommages subis par les victimes, comme jugé en première instance ; " 1) alors que seule est directe la cause essentielle et déterminante d'un dommage ; qu'au cas d'espèce, le coup de volant qui a fait tomber à l'eau Colin Z... et M. Jean-Michel A... était dû à une barge de 10 mètres entreprenant, au beau milieu de la rivière La Comté, en pleine nuit, une manoeuvre d'accostage en disposant pour seul éclairage de la lampe de l'ouvrier placé à sa tête ; qu'en qualifiant de « directe » la causalité entre les différentes fautes de navigation reprochées à M. X... et les dommages causés à ses passagers, sans rechercher, comme cela lui était expressément demandé, si ces fautes ordinaires de navigation n'avaient pas seulement contribué à la réalisation de dommages qui trouvaient leur origine dans la présence anormale d'une barge non éclairée au milieu du fleuve après un virage serré, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des textes susvisés ; " 2) alors que pour reprocher à M. X... la vitesse à laquelle il conduisait son embarcation et qui l'aurait empêché de prendre les mesures appropriées afin d'éviter une coque de 10 mètres effectuant une manoeuvre périlleuse au milieu du fleuve, la cour d'appel s'est appuyée sur différents témoignages ; que M. X... contestait les appréciations rétrospectives de ces

témoins et rappelait les conclusions de l'expert maritime M. I... à qui il avait demandé d'évaluer la vitesse de son embarcation au moment du choc ; qu'en reprochant à M. X... sa vitesse excessive sur la base des seuls témoignages invoqués à l'appui de la prévention, sans prendre en compte l'expertise invoquée devant elle, la cour d'appel a méconnu le principe d'égalité des armes et violé les textes susvisés ; " 3) alors que M. X... soutenait, dans ses écritures d'appel, avoir cru que le signal lumineux adressé par M. D... en tête de la barge provenait du carbet voisin ; qu'il prétendait avoir ignoré jusqu'au dernier moment la présence d'une coque en aluminium de 10 mètres qui barrait la rivière devant lui ; qu'en s'abstenant de rechercher, comme cela lui était expressément demandé, si l'absence de tout éclairage réglementaire sur cette barge n'avait pas privé M. X... d'une information essentielle lui permettant-quelle que soit sa vitesse-de manoeuvrer à temps son embarcation pour éviter tout dommage, la cour d'appel a privé sa décision de motifs au regard des textes suscités " ; Attendu que, pour déclarer le prévenu coupable des infractions d'homicide involontaire et de blessures involontaires qui lui étaient reprochés l'arrêt retient que la violence du choc intervenu entre les deux bateaux trouve sa cause dans la trop grande vitesse de la vedette qui a rendu inefficace l'éclairage réglementaire de l'embarcation que pilotait M. X... qui n'a pas pu voir l'obstacle et qui a été dans l'incapacité de l'éviter ; que les juges ajoutent que cette trop grande vitesse, l'absence d'utilisation des gilets de sauvetage et leur nombre insuffisant ainsi que l'absence de coupe circuit sont des manquements en lien direct avec le décès de Colin Z... et les blessures involontaires subies par M. A... ; Attendu qu'en l'état de ces seules énonciations, d'où il résulte que les fautes commises par le prévenu ont directement causé le dommage, la cour d'appel a justifié sa décision ; D'où il suit que le moyen doit être écarté ; Sur le deuxième moyen de cassation pris de la violation des articles 221-6, 223-1 et R. 625-2 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale ; " en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable de mise en danger de la vie d'autrui ; " aux motifs que des différents témoignages recueillis et des constatations opérées il résulte que le bateau Boston Whaler circulait à une vitesse excessive compte tenu des conditions de navigation ; que les faits se sont produits vers 22 heures, que la nuit était noire et la visibilité quasi nulle sur la rivière ; qu'il est établi que le conducteur du Boston Whaler a aperçu le signal de la coque ALU à la sortie d'un virage serré ; que M. D..., passager de la coque percutée, affirmait que le bateau qui allait vite, n'a pas ralenti en réponse au signal lumineux qu'il lui adressait ; que M. E... déclarait avoir entendu un bateau arriver et au bruit du moteur il estimait " qu'il était à fond, qu'il allait très vite et qu'il n'y a pas eu de baisse de régime " ; que M. F... soutient que le bateau allait trop vite et que le pilote n'a jamais ralenti ; que M. G... révélait qu'avant l'accident " j'ai entendu un bruit de moteur de bateau qui descendait ; je n'ai pas entendu le moteur ralentir " ; que M. H... indiquait également que " le bateau de plaisance allait trop vite et qu'une fois qu'on baisse les gaz il s'arrête tout de suite " ; que M. C... affirmait qu'il ne lui semblait pas que M. X... avait ralenti en voyant les feux de l'autre embarcation et qu'il n'avait pas changé de cap ; que M. Frédéric Z... déclarait " je reproche à Jérôme d'avoir navigué beaucoup trop vite et de n'avoir pas pris les dispositions quand il a vu la barque ; il aurait dû ralentir " et plus tard " pour

moi, M. X... est en grande partie responsable de l'accident ; s'il avait mieux maîtrisé sa vitesse, il n'y aurait pas eu cet accident " ; que cette vitesse excessive se déduit encore de la violence du choc et de la trajectoire du Boston Whaler qui s'est couché sur tribord lors du premier coup de barre et a poursuivi sa route en direction de la berge, s'est enfoncé dans la végétation laissant des traces de frottement sur le tronc des arbres à une hauteur de 1, 65 à 1, 75 mètres du sol ; que cette trop grande vitesse a rendu inefficace l'éclairage réglementaire de l'embarcation que pilotait M. X... qui n'a pas pu voir l'obstacle et l'éviter ; que cette vitesse excessive, l'absence d'utilisation des gilets de sauvetage et leur nombre insuffisant, l'absence de coupe-circuit, sont en lien direct avec le décès de Colin Z... et les blessures involontaires sans ITT supérieures à trois mois subies par M. A... ; que, par ces manquements, M. X... a exposé, selon le même lien de causalité, M. Z... et M. C... à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ; que les dommages causés aux parties civiles résultent directement et exclusivement des infractions commises par M. X... qui doit être déclaré entièrement responsable des dommages subis par les victimes, comme jugé en première instance ; " 1) alors que le délit de « risques causés à autrui » suppose la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement ; qu'en n'établissant pas en quoi les manquements reprochés à M. X... auraient été manifestement délibérés s'agissant de M. Z... et M. C... quand ils ont été analysés comme résultants de simples fautes à l'égard de M. Z... et M. A..., la cour d'appel, qui n'a pas démontré la conscience du risque reprochable au prévenu, a privé sa décision de toute base légale au regard des textes susvisés ; " 2) alors que la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement doit avoir, pour constituer le délit de « risques causés à autrui », exposé directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ; qu'au cas d'espèce, en n'établissant pas en quoi les oublis reprochés à M. X... (oubli du système de sécurité permettant de couper le moteur de son navire en cas d'éjection et oubli des gilets de sauvetage) exposaient directement ses passagers à un risque immédiat de mort ou de blessure, la cour d'appel a de plus bel privé sa décision au regard des textes susvisés " ; Attendu que les énonciations de l'arrêt attaqué mettent la Cour de cassation en mesure de s'assurer que la cour d'appel a, sans insuffisance ni contradiction, répondu aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie et caractérisé en tous ses éléments l'infraction dont elle a déclaré le prévenu coupable ; D'où il suit que le moyen, qui se borne à remettre en question l'appréciation souveraine, par les juges du fond, des faits et circonstances de la cause, ainsi que des éléments de preuve contradictoirement débattus, ne saurait être admis ; Sur le sixième moyen de cassation pris de la violation des articles 434-10 alinéa 2 et 221-6 alinéa 1er du code pénal, 388, 591 et 593 du code de procédure pénale ; " en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable de délit de fuite et, en répression, l'a condamné à une peine d'un an d'emprisonnement avec sursis et 4 000 euros d'amende ; " aux motifs que M. X... soutient qu'il ne peut être déclaré responsable de l'accident et de l'ensemble de ses

conséquences ; qu'il est établi et non contesté que le bateau de plaisance de marque Boston Whaler piloté par M. X... n'était pas équipé d'un dispositif de sécurité coupant automatiquement l'allumage, ou à défaut les gaz, en cas d'éjection ou de malaise du pilote, comme prévu par l'article 2 relatif à la sécurité des moteurs de l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005 ; que M. X... a reconnu, lors de son audition, que le bateau n'était pas muni de ce dispositif ; qu'il indiquait aux enquêteurs avoir pris un double des clefs non pourvu de ce dispositif, n'ayant pas trouvé la clef attachée à ce système de sécurité ; que M. X... a admis, ce qui a été confirmé par les passagers du bateau de plaisance, qu'aucun des cinq occupants du bateau n'était muni d'un gilet de sauvetage y compris le jeune garçon âgé de 10 ans ; que se trouvaient à bord seulement trois gilets de sauvetage dont deux étaient rangés dans la console, alors que l'article 3 du même arrêté préfectoral exige la présence à bord d'autant de brassières de sécurité homologuées que de passagers ; que l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005, en son article 7 relatif à la navigation de nuit sur les eaux intérieures, impose aux conducteurs de navire de ralentir à l'approche des embarcations signalées par les feux de route afin d'éviter tout risque de collision ; que des différents témoignages recueillis et des constatations opérées il résulte que le bateau Boston Whaler circulait à une vitesse excessive compte tenu des conditions de navigation ; que les faits se sont produits vers 22 heures, que la nuit était noire et la visibilité quasi nulle sur la rivière ; qu'il est établi que le conducteur du Boston Whaler a aperçu le signal de la coque ALU à la sortie d'un virage serré ; que M. D..., passager de la coque percutée, affirmait que le bateau qui allait vite, n'a pas ralenti en réponse au signal lumineux qu'il lui adressait ; que M. E... déclarait avoir entendu un bateau arriver et au bruit du moteur il estimait " qu'il était à fond, qu'il allait très vite et qu'il n'y a pas eu de baisse de régime " ; que M. F... soutient que le bateau allait trop vite et que le pilote n'a jamais ralenti ; que M. G... révélait qu'avant l'accident " j'ai entendu un bruit de moteur de bateau qui descendait ; je n'ai pas entendu le moteur ralentir " ; que M. H... indiquait également que " le bateau de plaisance allait trop vite et qu'une fois qu'on baisse les gaz il s'arrête tout de suite " ; que M. C... affirmait qu'il ne lui semblait pas que M. X... avait ralenti en voyant les feux de l'autre embarcation et qu'il n'avait pas changé de cap ; que M. Z... déclarait " je reproche à Jérôme d'avoir navigué beaucoup trop vite et de n'avoir pas pris les dispositions quand il a vu la barque ; il aurait dû ralentir " et plus tard " pour moi, M. X... est en grande partie responsable de l'accident ; s'il avait mieux maîtrisé sa vitesse, il n'y aurait pas eu cet accident " ; que cette vitesse excessive se déduit encore de la violence du choc et de la trajectoire du Boston Whaler qui s'est couché sur tribord lors du premier coup de barre et a poursuivi sa route en direction de la berge, s'est enfoncé dans la végétation laissant des traces de frottement sur le tronc des arbres à une hauteur de 1,65 à 1,75 mètres du sol ; que cette trop grande vitesse a rendu inefficace l'éclairage réglementaire de l'embarcation que pilotait M. X... qui n'a pas pu voir l'obstacle et l'éviter ; que cette vitesse excessive, l'absence d'utilisation des gilets de sauvetage et leur nombre insuffisant, l'absence de coupe-circuit, sont en lien direct avec le décès de Colin Z... et les blessures involontaires sans ITT supérieures à trois mois subies par M. A... ; " 1) alors que les juridictions correctionnelles ne peuvent

ajouter aux faits de la prévention, lesquels doivent rester tels qu'ils ont été retenus dans l'acte de saisine, à moins que le prévenu ait accepté d'être jugé sur des faits nouveaux ; qu'en l'espèce, il ressort de la procédure que par lettre du 2 octobre 2008, M. X... a été convoqué à comparaître devant le tribunal correctionnel de Cayenne des chefs d'homicide involontaire par conducteur de navire, pour avoir participé à la conduite en état alcoolique d'un bateau, pour blessures involontaires sur la personne de M. A... sans ITT supérieure à trois mois, pour mise en danger de la personne d'autrui et pour navigation sur les eaux intérieures sans matériel de sécurité conforme et sans engins de sauvetage ; qu'en déclarant M. X... coupable de délit de fuite, la cour d'appel a retenu à la charge du prévenu des faits non compris dans la prévention et sur lesquels l'intéressé n'a pas accepté d'être jugé, en violation de l'article 388 du code de procédure pénale ; " 2) alors que le délit de fuite suppose que l'auteur des faits reprochés ait quitté les lieux d'un accident qu'il vient de causer sans avoir été identifié, pour tenter d'échapper à sa responsabilité ; qu'en retenant l'existence d'un délit de fuite sans faire ressortir que M. X... avait quitté les lieux de l'accident pour tenter d'échapper à sa responsabilité, la cour d'appel n'a pas donné de véritable motivation à sa décision en violation de l'article 593 du code de procédure pénale " ; Attendu qu'il résulte de la convocation en justice que le demandeur était exclusivement poursuivi pour délit d'homicide involontaire et que, si un article de pénalité concernant une circonstance aggravante a été à tort visé dans cet acte puis mentionné dans les décisions des juges du fond, l'erreur ainsi commise ne saurait lui faire grief dès lors que ni le jugement ni l'arrêt ne font état, dans les motifs servant de soutien à leur dispositif, de la prétendue circonstance aggravante qui ne lui était en réalité pas reprochée et sur laquelle ils n'avaient, par suite, pas à s'expliquer ; D'où il suit que le moyen doit être écarté ; Sur le troisième moyen de cassation pris de la violation des articles 7 la Convention européenne des droits de l'homme, 4 du Protocole additionnel n° 7 à ladite Convention, 221-6, 223-1 et R. 625-2 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale, 2 du décret n° 73-151 du 9 février 1973 et 9 de la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972, ensemble le principe " non bis in idem " ; " en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable de mise en danger de la vie d'autrui, de navigation sur les eaux intérieures sur une embarcation non munie d'engins de sauvetage ou de protection conformes et de navigation sur les eaux intérieures à bord d'un bâtiment non muni de l'équipement de sécurité conforme et, en répression, l'a condamné à une peine d'un an d'emprisonnement avec sursis et 1 000 euros d'amende et à deux amendes de 500 euros pour les faits de navigation sans engin de sauvetage et de navigation sans équipement de sécurité conforme ; " aux motifs qu'il est établi et non contesté que le bateau de plaisance de marque Boston Whaler piloté par M. X... n'était pas équipé d'un dispositif de sécurité coupant automatique l'allumage, ou à défaut les gaz, en cas d'éjection ou de malaise du pilote comme prévu par l'article 2 relatif à la sécurité des moteurs de l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005 ; que M. X... a reconnu, lors de son audition, que le bateau n'était pas muni de ce dispositif ; qu'il indiquait aux enquêteurs avoir pris un double des clefs non pourvu de ce dispositif, n'ayant pas trouvé la clef attachée à ce système de sécurité ; que M. X... a admis, ce qui a été

confirmé par les passagers du bateau de plaisance, qu'aucun des cinq occupants du bateau n'était muni d'un gilet de sauvetage, y compris le jeune garçon âgé de 10 ans ; que se trouvaient à bord seulement trois gilets de sauvetage dont deux étaient rangés dans la console, alors que l'article 3 du même arrêté préfectoral exige la présence à bord d'autant de brassières de sécurité homologuées que de passagers ; que l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005, en son article 7 relatif à la navigation de nuit sur les eaux intérieures, impose aux conducteurs de navire de ralentir à l'approche des embarcations signalées par les feux de route afin d'éviter tout risque de collision ; " et aux motifs que des différents témoignages recueillis et des constatations opérées il résulte que le bateau Boston Whaler circulait à une vitesse excessive compte tenu des conditions de navigation ; que les faits se sont produits vers 22 heures, que la nuit était noire et la visibilité quasi nulle sur la rivière ; qu'il est établi que le conducteur du Boston Whaler a aperçu le signal de la coque ALU à la sortie d'un virage serré ; que M. D..., passager de la coque percutée, affirmait que le bateau qui allait vite, n'a pas ralenti en réponse au signal lumineux qu'il lui adressait ; que M. E... déclarait avoir entendu un bateau arriver et au bruit du moteur il estimait " qu'il était à fond, qu'il allait très vite et qu'il n'y a pas eu de baisse de régime " ; que M. F... soutient que le bateau allait trop vite et que le pilote n'a jamais ralenti ; que M. G... révélait qu'avant l'accident " j'ai entendu un bruit de moteur de bateau qui descendait ; je n'ai pas entendu le moteur ralentir " ; que M. H... indiquait également que " le bateau de plaisance allait trop vite et qu'une fois qu'on baisse les gaz il s'arrête tout de suite " ; que M. C... affirmait qu'il ne lui semblait pas que M. X... avait ralenti en voyant les feux de l'autre embarcation et qu'il n'avait pas changé de cap ; que M. Z... déclarait " je reproche à Jérôme d'avoir navigué beaucoup trop vite et de n'avoir pas pris les dispositions quand il a vu la barque ; il aurait dû ralentir " et plus tard " pour moi, M. X... est en grande partie responsable de l'accident ; s'il avait mieux maîtrisé sa vitesse, il n'y aurait pas eu cet accident " ; que cette vitesse excessive se déduit encore de la violence du choc et de la trajectoire du Boston Whaler qui s'est couché sur tribord lors du premier coup de barre et a poursuivi sa route en direction de la berge, s'est enfoncé dans la végétation laissant des traces de frottement sur le tronc des arbres à une hauteur de 1, 65 à 1, 75 mètres du sol ; que cette trop grande vitesse a rendu inefficace l'éclairage réglementaire de l'embarcation que pilotait M. X... qui n'a pas pu voir l'obstacle et l'éviter ; que cette vitesse excessive, l'absence d'utilisation des gilets de sauvetage et leur nombre insuffisant, l'absence de coupe-circuit, sont en lien direct avec le décès de Colin Z... et les blessures involontaires sans ITT supérieures à trois mois subies par M. A... ; que par ces manquements, M. X... a exposé, selon le même lien de causalité, M. Z... et M. C... à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ; que les dommages causés aux parties civiles résultent directement et exclusivement des infractions commises par M. X... qui doit être déclaré entièrement responsable des dommages subis par les victimes, comme jugé en première instance ; " alors qu'un même fait ne peut être poursuivi et sanctionné deux fois ; qu'au cas d'espèce, la violation des obligations de navigation reprochée à M. X... ne pouvait être sanctionnée à la fois au titre du délit de «

risques causés à autrui » et au titre de la contravention de navigation sur les eaux intérieures sur une embarcation non munie d'engins de sauvetage ou de protection conformes et de navigation sur les eaux intérieures à bord d'un bâtiment non muni de l'équipement de sécurité conforme ; qu'en jugeant du contraire et en sanctionnant donc deux fois le même manquement, la cour d'appel a violé les textes susvisés " ; Attendu qu'en prononçant des peines distinctes pour le délit de mise en danger d'autrui et la contravention de navigation sur les eaux intérieures de bâtiment non muni de l'équipement de sécurité conforme, les juges du second degré ont fait l'exacte application de la loi pénale ; Qu'en effet, si un même fait ne peut être sanctionné sous deux qualifications différentes, il en est autrement lorsque les infractions en concours, diffèrent dans leurs éléments constitutifs et sont réprimées par des textes protégeant des intérêts collectifs ou individuels distincts ; D'où il suit que le moyen doit être écarté ; Sur le cinquième moyen de cassation pris de la violation des articles 7 la Convention européenne des droits de l'homme, 4 du Protocole additionnel n° 7 à ladite Convention, 132-3, 132-5, 132-7, 221-6, 222-19, 222-20, 222-20-1 et 223-1 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale, ensemble le principe " non bis in idem " ; " en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable à la fois de risque causé à autrui et de blessures involontaires et, en répression, l'a condamné, pour la première infraction, à une peine d'un an d'emprisonnement avec sursis et 4 000 euros d'amende et pour la seconde, à une amende de 1 000 euros ; " aux motifs que M. X... soutient qu'il ne peut être déclaré responsable de l'accident et de l'ensemble de ses conséquences ; qu'il est établi et non contesté que le bateau de plaisance de marque Boston Whaler piloté par M. X... n'était pas équipé d'un dispositif de sécurité coupant automatiquement l'allumage, ou à défaut les gaz, en cas d'éjection ou de malaise du pilote, comme prévu par l'article 2 relatif à la sécurité des moteurs de l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005 ; que M. X... a reconnu, lors de son audition, que le bateau n'était pas muni de ce dispositif ; qu'il indiquait aux enquêteurs avoir pris un double des clefs non pourvu de ce dispositif, n'ayant pas trouvé la clef attachée à ce système de sécurité ; que M. X... a admis, ce qui a été confirmé par les passagers du bateau de plaisance, qu'aucun des cinq occupants du bateau n'était muni d'un gilet de sauvetage y compris le jeune garçon âgé de 10 ans ; que se trouvaient à bord seulement trois gilets de sauvetage dont deux étaient rangés dans la console, alors que l'article 3 du même arrêté préfectoral exige la présence à bord d'autant de brassières de sécurité homologuées que de passagers ; que l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005, en son article 7 relatif à la navigation de nuit sur les eaux intérieures, impose aux conducteurs de navire de ralentir à l'approche des embarcations signalées par les feux de route afin d'éviter tout risque de collision ; que des différents témoignages recueillis et des constatations opérées il résulte que le bateau Boston Whaler circulait à une vitesse excessive compte tenu des conditions de navigation ; que les faits se sont produits vers 22 heures, que la nuit était noire et la visibilité quasi nulle sur la rivière ; qu'il est établi que le conducteur du Boston Whaler a aperçu le signal de la coque ALU à la sortie d'un virage serré ; que M. D..., passager de la coque percutée, affirmait que le bateau qui allait vite, n'a pas ralenti en réponse au signal lumineux qu'il lui adressait ; que M. E... déclarait

avoir entendu un bateau arriver et au bruit du moteur il estimait " qu'il était à fond, qu'il allait très vite et qu'il n'y a pas eu de baisse de régime " ; que M. F... soutient que le bateau allait trop vite et que le pilote n'a jamais ralenti ; que M. G... révélait qu'avant l'accident " j'ai entendu un bruit de moteur de bateau qui descendait ; je n'ai pas entendu le moteur ralentir " ; que M. H... indiquait également que " le bateau de plaisance allait trop vite et qu'une fois qu'on baisse les gaz il s'arrête tout de suite " ; que M. C... affirmait qu'il ne lui semblait pas que M. X... avait ralenti en voyant les feux de l'autre embarcation et qu'il n'avait pas changé de cap ; que M. Z... déclarait " je reproche à Jérôme d'avoir navigué beaucoup trop vite et de n'avoir pas pris les dispositions quand il a vu la barque ; il aurait dû ralentir " et plus tard " pour moi, M. X... est en grande partie responsable de l'accident ; s'il avait mieux maîtrisé sa vitesse, il n'y aurait pas eu cet accident " ; que cette vitesse excessive se déduit encore de la violence du choc et de la trajectoire du Boston Whaler qui s'est couché sur tribord lors du premier coup de barre et a poursuivi sa route en direction de la berge, s'est enfoncé dans la végétation laissant des traces de frottement sur le tronc des arbres à une hauteur de 1, 65 à 1, 75 mètres du sol ; que cette trop grande vitesse a rendu inefficace l'éclairage réglementaire de l'embarcation que pilotait M. X... qui n'a pas pu voir l'obstacle et l'éviter ; que cette vitesse excessive, l'absence d'utilisation des gilets de sauvetage et leur nombre insuffisant, l'absence de coupe-circuit, sont en lien direct avec le décès de Colin Z... et les blessures involontaires sans ITT supérieures à trois mois subies par M. A... ; que par ces manquements, M. X... a exposé, selon le même lien de causalité, M. Z... et M. C... à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ; " alors qu'un même fait ne pouvant être retenu à la fois comme constitutif d'un délit et d'une circonstance aggravante attachée à une autre infraction, le délit de risque causé à autrui ne peut se cumuler avec la contravention de blessures involontaires commise à l'égard des mêmes personnes ; qu'en déclarant M. X... coupable à la fois du délit de risque causé à autrui et de la contravention de blessures involontaires, et en prononçant une peine distincte pour chacune de ces infractions, la cour d'appel a violé les textes susvisés " ; Attendu que, si c'est à tort que la cour d'appel a relaxé le prévenu du chef du délit de mise en danger au motif que ce risque s'était réalisé alors qu'elle aurait du procéder à une requalification et retenir les faits sous la qualification de blessures involontaires avec incapacité n'excédant pas 3 mois par violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence, l'intéressé qui ne justifie pas du grief que cette erreur de droit lui causerait ne saurait s'en prévaloir ; D'où il suit que le moyen doit être écarté ; Sur le quatrième moyen de cassation pris de la violation des articles 7 la Convention européenne des droits de l'homme, 4 du Protocole additionnel n° 7 à ladite Convention, 132-3, 132-5, 132-7, 221-6, 221-8 et 222-19 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale, ensemble le principe " non bis in idem " ; " en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable à la fois d'homicide involontaire et de blessures involontaires et, en répression, l'a condamné, pour la première infraction, à une peine d'un an d'emprisonnement avec sursis et 4 000 euros d'amende et pour la seconde infraction, à une amende de 1 000 euros ; " aux motifs que M. X... soutient qu'il ne peut

être déclaré responsable de l'accident et de l'ensemble de ses conséquences ; qu'il est établi et non contesté que le bateau de plaisance de marque Boston Whaler piloté par M. X... n'était pas équipé d'un dispositif de sécurité coupant automatiquement l'allumage, ou à défaut les gaz, en cas d'éjection ou de malaise du pilote, comme prévu par l'article 2 relatif à la sécurité des moteurs de l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005 ; que M. X... a reconnu, lors de son audition, que le bateau n'était pas muni de ce dispositif ; qu'il indiquait aux enquêteurs avoir pris un double des clefs non pourvu de ce dispositif, n'ayant pas trouvé la clef attachée à ce système de sécurité ; que M. X... a admis, ce qui a été confirmé par les passagers du bateau de plaisance, qu'aucun des cinq occupants du bateau n'était muni d'un gilet de sauvetage y compris le jeune garçon âgé de 10 ans ; que se trouvaient à bord seulement trois gilets de sauvetage dont deux étaient rangés dans la console, alors que l'article 3 du même arrêté préfectoral exige la présence à bord d'autant de brassières de sécurité homologuées que de passagers ; que l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2005, en son article 7 relatif à la navigation de nuit sur les eaux intérieures, impose aux conducteurs de navire de ralentir à l'approche des embarcations signalées par les feux de route afin d'éviter tout risque de collision ; que des différents témoignages recueillis et des constatations opérées il résulte que le bateau Boston Whaler circulait à une vitesse excessive compte tenu des conditions de navigation ; que les faits se sont produits vers 22 heures, que la nuit était noire et la visibilité quasi nulle sur la rivière ; qu'il est établi que le conducteur du Boston Whaler a aperçu le signal de la coque ALU à la sortie d'un virage serré ; que M. D..., passager de la coque percutée, affirmait que le bateau qui allait vite, n'a pas ralenti en réponse au signal lumineux qu'il lui adressait ; que M. E... déclarait avoir entendu un bateau arriver et au bruit du moteur il estimait " qu'il était à fond, qu'il allait très vite et qu'il n'y a pas eu de baisse de régime " ; que M. F... soutient que le bateau allait trop vite et que le pilote n'a jamais ralenti ; que M. G... révélait qu'avant l'accident ? j'ai entendu un bruit de moteur de bateau qui descendait ; je n'ai pas entendu le moteur ralentir " ; que M. H... indiquait également que " le bateau de plaisance allait trop vite et qu'une fois qu'on baisse les gaz il s'arrête tout de suite " ; que M. C... affirmait qu'il ne lui semblait pas que M. X... avait ralenti en voyant les feux de l'autre embarcation et qu'il n'avait pas changé de cap ; que M. Frédéric Z... déclarait " je reproche à Jérôme d'avoir navigué beaucoup trop vite et de n'avoir pas pris les dispositions quand il a vu la barque ; il aurait dû ralentir " et plus tard " pour moi, M. X... est en grande partie responsable de l'accident ; s'il avait mieux maîtrisé sa vitesse, il n'y aurait pas eu cet accident " ; que cette vitesse excessive se déduit encore de la violence du choc et de la trajectoire du Boston Whaler qui s'est couché sur tribord lors du premier coup de barre et a poursuivi sa route en direction de la berge, s'est enfoncé dans la végétation laissant des traces de frottement sur le tronc des arbres à une hauteur de 1, 65 à 1, 75 mètres du sol ; que cette trop grande vitesse a rendu inefficace l'éclairage réglementaire de l'embarcation que pilotait M. X... qui n'a pas pu voir l'obstacle et l'éviter ; que cette vitesse excessive, l'absence d'utilisation des gilets de sauvetage et leur nombre insuffisant, l'absence de coupe-circuit, sont en lien direct avec le décès de M. Z... et les blessures involontaires sans ITT supérieures à trois mois

subies par M. A... ; " alors qu'une faute pénale unique ne peut être sanctionnée que par une seule peine ; qu'en prononçant une peine pour le délit d'homicide involontaire et une peine pour la contravention de blessures involontaires, quand ceux-ci résultaient du même fait générateur constituant une faute pénale unique, la cour d'appel a méconnu les textes et le principe ci-dessus rappelés " ; Et sur le moyen de cassation relevé d'office après observations des parties pris de la violation de l'article 132-3 du code pénal ; Les moyens étant réunis ; Vu les articles 132-3 et 132-7 du code pénal ; Attendu que, d'une part, le délit et la contravention de blessures involontaires qui procèdent d'une même action coupable, ne peuvent être punis séparément ; Attendu que, d'autre part, en cas de concours d'infractions, lorsque les peines encourues sont de même nature, il ne peut en être prononcé qu'une seule ; Attendu qu'après avoir confirmé le jugement ayant, notamment, déclaré M. X... coupable d'homicide involontaire sur la personne de Colin Z..., contravention de blessures involontaires sur la personne de M. A..., délit de mise en danger commis au préjudice de M. Z... et de M. C... et délit de navigation, sur les eaux intérieures, d'un bateau autre qu'un bateau à passagers ou qu'un bateau-citerne sans engins de sauvetage ou de protection conformes, la cour d'appel, l'a condamné pour les délits d'homicide involontaire et de mise en danger aux peines d'un an d'emprisonnement avec sursis et de 4 000 euros d'amende, ainsi qu'à des peines d'amende contraventionnelle de 1 000 euros pour la contravention de blessures involontaires et de 500 euros pour le délit de navigation sans engins de sauvetage ou de protection conformes ; Mais attendu qu'en statuant ainsi alors que, d'une part, le délit et la contravention de blessures involontaires devaient être retenus sous la seule qualification délictuelle, et alors que, d'autre part, une seule peine d'amende délictuelle aurait dû être prononcée pour l'ensemble des délits, la cour d'appel a méconnu les textes susvisés et les principes ci-dessus rappelés ; D'où il suit que la cassation est encourue ; qu'elle aura lieu sans renvoi, la Cour de cassation étant en mesure d'appliquer directement la règle de droit et de mettre fin au litige, ainsi que le permet l'article L. 411-3 du code de l'organisation judiciaire ; Par ces motifs : CASSE et ANNULE, en ses seules dispositions relatives aux peines et aux qualifications auxquelles elles s'appliquent, l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Fort-de-France, chambre détachée de Cayenne, en date du 15 septembre 2010 ; DIT que M. X..., déclaré coupable d'homicide involontaire, de blessures involontaires avec incapacité n'excédant pas trois mois, de mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence, de délit de navigation, sur les eaux intérieures, d'un bateau autre qu'un bateau à passagers ou qu'un bateau-citerne sans engins de sauvetage ou de protection conformes et de contravention de navigation sur les eaux intérieures de bâtiment non muni de l'équipement de sécurité conforme, est condamné à un an d'emprisonnement avec sursis et 4 000 euros d'amende pour les délits et la contravention de blessures et à 5 00 euros d'amende pour la contravention de navigation sur les eaux intérieures de bâtiment non muni de l'équipement de sécurité conforme ; DIT n'y avoir lieu à renvoi ; ORDONNE l'impression du présent arrêt, sa transcription sur les registres du greffe de la cour d'appel de Fort-de-France, chambre détachée de Cayenne, et sa mention en marge ou à la

suite de l'arrêt partiellement annulé ; Ainsi jugé et prononcé par la Cour de cassation, chambre criminelle, en son audience publique, les jour, mois et an que dessus ; Etaient présents aux débats et au délibéré, dans la formation prévue à l'article 567-1-1 du code de procédure pénale : M. Louvel président, M. Le Corroller conseiller rapporteur, M. Arnould conseiller de la chambre ; Greffier de chambre : Mme Daudé ; En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre ;

RÉFÉRENCE

JURI, 2 novembre 2011. Disponible sur Légifrance :
<https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000024946610> (consulté le 19 juin 2026).