

gleichen Lebenssachverhalts bildet oder ob dem Vorwurf der ungetreuen Geschäftsbesorgung, so wie ihn die Anklage definiert, ein anderer Lebenssachverhalt zugrunde liegt als der Bestechung, so wie sie die Anzeige R. umschreibt. Dafür ist entscheidend, dass der Tatbestand der Bestechung den Verwendungszweck eines Vermögenswertes anvisiert, während der Tatbestand der ungetreuen Geschäftsbesorgung eine Pflichtverletzung im Umgang mit fremden Vermögenswerten und das Ergebnis in Form einer Schädigung an diesem Vermögen fokussiert. Die Strafwürdigkeit dieser beiden Aktivitäten beruht also auf wesentlich unterschiedlichen Gründen und die Handlung ist weder typisch noch regelmässig dieselbe. Dementsprechend bleibt der Vorwurf der ungetreuen Geschäftsbesorgung zu prüfen; dies erst recht in Bezug auf die Zahlung im Kontext D. vom 3. Juni 2002, welche wie erwähnt in den Bankauszügen, auf welche sich die Anzeige R. bezieht, nicht dokumentiert ist – sie hat auch ein späteres Datum als die Anzeigebeilagen Nr. 17–19. Noch weniger ist eine faktische Identität zwischen der Bestechung und der Verbuchung sowie der Steuerdeklaration für die entsprechende Steuerperiode gegeben.

## TPF 2016 6

2. Extrait du jugement de la Cour des affaires pénales dans la cause Ministère public de la Confédération contre A. du 27 mai 2015 (SK.2015.15)

*Entrave à la circulation publique. Mise en danger par l'aviation.*

**Art. 237 CP, art. 90 LA**

**Mise en danger de la vie et de l'intégrité physique de personnes niée en l'espèce (consid. 2.2).**

*Störung des öffentlichen Verkehrs. Gefährdung durch die Luftfahrt.*

**Art. 237 StGB, Art. 90 LFG**

**Gefährdung von Leib und Leben von Menschen in casu verneint (E. 2.2).**

---

*Perturbamento della circolazione pubblica. Pericoli cagionati dall'aviazione.*

**Art. 237 CP, art. 90 LNA**

**Messa in pericolo della vita e dell'intégrité physique di persone negata nel caso concreto (consid. 2.2).**

**Résumé des faits:**

A. avait été accusé d'avoir survolé en hélicoptère un télésiège sans respecter la hauteur minimale de sécurité et d'avoir mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle des utilisateurs de ce télésiège.

La Cour des affaires pénales a acquitté A. du chef d'accusation d'entrave à la circulation publique et de celui subsidiaire de mise en danger par l'aviation.

*Arrêt du Tribunal fédéral 6B\_689/2015 du 26 mai 2016: le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable.*

**Extrait des considérants:**

**2.2** En l'espèce, A. possède le brevet de pilote et d'instructeur de vol. En tant que commandant de bord, il a effectué un vol en hélicoptère entre Z. et Y. le 18 février 2013 en compagnie de C., ce dernier étant l'élève pilote. Durant ce vol, l'hélicoptère a survolé le télésiège D., dans le domaine skiable de W. A ce moment précis, cette installation était en activité et des skieurs se trouvaient sur le télésiège et à sa station d'arrivée. En raison du déplacement d'air provoqué par le survol de l'hélicoptère, l'agent d'exploitation G., qui se trouvait à la station d'arrivée, a arrêté le télésiège durant une trentaine de secondes. Il résulte de cet état de fait que les conditions objectives de la circulation publique et du trouble de celle-ci, au sens de l'art. 237 CP, sont réunies.

En ce qui concerne la condition objective de la mise en danger concrète, il est établi, compte tenu des déclarations des témoins présents sur les lieux, à savoir G., H. et I., que l'hélicoptère a provoqué un déplacement d'air et que ce déplacement a causé le vacillement de plusieurs sièges, ainsi que l'envoi de luges en plastique et une «bourrasque de neige» à la station d'arrivée. Cependant, il n'apparaît pas que les effets résultant de ces turbulences aient

été suffisamment graves pour constituer un danger concret pour la vie ou l'intégrité corporelle des utilisateurs du télésiège ou des personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à proximité de celle-ci.

G. et H. ont certes affirmé que l'arrivée de l'hélicoptère à la hauteur du télésiège a entraîné un mouvement latéral des sièges. Cependant, ils n'ont pas décrit ce mouvement comme ayant été particulièrement important ou inattendu au point d'être extraordinaire. Pour sa part, I., qui était assis sur le télésiège et qui se trouvait proche de l'arrivée, n'a pas pu se souvenir si son siège a vacillé sous l'effet des turbulences. Si celles-ci avaient réellement provoqué un mouvement latéral significatif, I. s'en serait certainement souvenu. A cela s'ajoute qu'aucun des skieurs présents sur le télésiège ne s'est adressé aux exploitants pour signaler un fort vacillement des sièges. De surcroît, personne ne s'est plaint de l'effroi qu'aurait pu causer l'arrivée de l'hélicoptère à la hauteur du télésiège. I. a même déclaré que ni lui, ni son client n'ont eu peur et qu'ils ont continué à skier. En outre, les risques évoqués par G. et H. en lien avec le balancement des sièges constituent des risques objectivement possibles, mais rien ne permet de retenir qu'ils auraient effectivement pu se produire. Ainsi, H. a affirmé qu'un skieur aurait pu chuter si le garde-corps s'était ouvert. Cette affirmation n'étant toutefois pas corroborée par d'autres éléments factuels, il n'est pas établi que les garde-corps des sièges situés dans la zone de turbulences se soient effectivement ouverts sous leur effet. En ce qui concerne le risque de collision d'un siège avec les pylônes et le décrochement du siège qui aurait pu s'ensuivre, respectivement le risque de déraillement du câble, les skieurs assis sur le télésiège auraient probablement été exposés à de tels dangers si les sièges avaient fortement balancé, situation qui n'est pas réalisée. En outre, si les skieurs s'étaient sentis concrètement menacés dans leur vie ou dans leur intégrité corporelle, ils s'en seraient sans doute plaints auprès des exploitants de l'installation, ce qu'ils n'ont pas fait. Il tombe sous le sens qu'un hélicoptère qui se rapproche d'un télésiège peut représenter un danger abstrait pour le bon fonctionnement de l'installation et pour les usagers. Dans le cas d'espèce, trop de paramètres sont cependant inconnus pour conclure à l'existence d'un risque concret et imminent. En effet, la vitesse de l'hélicoptère, sa position et sa trajectoire exactes lors du survol du télésiège, ainsi que la pression exercée sur l'installation à ce moment précis ne sont pas connues. Dans ces circonstances, il n'est pas possible de conclure à l'existence d'une mise en danger concrète pour les utilisateurs du télésiège qui soit consécutive au survol du télésiège par l'hélicoptère et au balancement des sièges que celui-ci a provoqué. L'absence de mise en danger concrète exclut également que le danger ait été neutralisé grâce à

l'intervention de G. A cet égard, il est notoire qu'un télésiège peut être arrêté plusieurs fois par jour pour de multiples raisons. Dans le cas présent, tout porte à croire que, surpris par l'arrivée de l'hélicoptère, G. a arrêté le télésiège par mesure de précaution, comme il est censé le faire «quand [il] détecte un problème sur le tracé du télésiège» (v. PV d'audition de G. du 19 juillet 2013). Le fait que le télésiège ait été arrêté ne suffit toutefois pas à lui seul pour retenir l'existence d'un danger concret et imminent pour les utilisateurs.

S'agissant des luges en plastique qui se sont envolées, il ne résulte pas des explications des témoins susmentionnés, ni des autres pièces du dossier, que ces luges aient frôlé ou percuté les personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à sa proximité, et qu'elles auraient de ce fait blessé ou risqué de blesser ces personnes. Bien qu'un tel danger fût objectivement concevable, sa survenance effective n'est pas réalisée. Enfin, le dossier présenté pour jugement ne contient aucune donnée sur la quantité de neige soulevée par les turbulences, ni sur le fait que la «bourrasque de neige» aurait pu causer des lésions aux utilisateurs du télésiège ou aux personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à sa proximité.

En définitive, le survol du télésiège D. reproché à A. ne paraît pas avoir constitué de danger concret pour la vie ou l'intégrité corporelle des utilisateurs du télésiège ou pour les personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à proximité de celle-ci. Cette condition objective de l'art. 237 CP n'est donc pas réalisée et la commission de cette infraction ne peut pas être imputée au prévenu. Sans une mise en danger concrète, une violation de l'art. 90 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0) ne peut pas non plus être retenue.

Il convient encore de préciser que la question de la hauteur au-dessus du sol de l'hélicoptère pendant le survol du télésiège n'est pas pertinente pour l'application de l'art. 237 CP ou de l'art. 90 LA, la jurisprudence ayant retenu que le comportement punissable prévu par ces deux dispositions n'est déterminé que par ses effets et non par une manière caractéristique de se comporter.

Partant, A. est acquitté du chef d'accusation d'entrave à la circulation publique (art. 237 ch. 2 CP) et de celui subsidiaire de mise en danger par l'aviation (art. 90 LA).