

COUR D'APPEL PENALE

Audience du 13 décembre 2023

Composition : Mme KÜHNLEIN, présidente
M. Pellet et Mme Bendani, juges
Greffier : M. Jaunin

Parties à la présente cause :

B._____, prévenu, représenté par Me Adrien Gutowski, défenseur de
choix à Lausanne, appelant,

et

MINISTERE PUBLIC, intimé, représenté par le Procureur de
l'arrondissement de Lausanne.

La Cour d'appel pénale considère :

En fait :

A. Par jugement du 10 mai 2023, le Tribunal de police de l'arrondissement de Lausanne a constaté que B._____ s'est rendu coupable de délit à la loi fédérale sur la navigation intérieure (I), l'a condamné à une peine pécuniaire de 50 jours-amende à 40 fr. le jour (II), a suspendu l'exécution de cette peine et fixé au condamné un délai d'épreuve de 2 ans (III), l'a en outre condamné à une amende de 400 fr. et dit que la peine privative de liberté de substitution en cas de non-paiement fautif sera de 4 jours (IV), a ordonné le maintien au dossier à titre de pièce à conviction du CD inventorié sous fiche n° 34234 (V) et a mis les frais de justice, par 3'475 fr., à la charge de B._____ (VI).

B. Par annonce du 26 juin 2023, puis déclaration motivée du 15 août 2023, B._____ a interjeté appel contre ce jugement, concluant, sous suite de frais, à son acquittement du chef d'accusation de délit à la loi fédérale sur la navigation intérieure, à l'allocation d'une indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure de 5'641 fr. 70 et à ce que les frais de première et deuxième instances soient laissés à la charge de l'Etat.

Le 30 août 2023, considérant que la présence de B._____ aux débats d'appel n'était pas indispensable, la Présidente de la Cour d'appel pénale a imparti à ce dernier et au Ministère public un délai au 14 septembre 2023 pour indiquer s'ils consentaient à ce que l'appel soit traité dans le cadre d'une procédure écrite uniquement.

Par courrier du 4 septembre 2023, B._____ a demandé que la procédure soit traitée en la forme orale.

C. Les faits retenus sont les suivants :

1. Ressortissant [...],s, 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.

2. A Lausanne, sur le lac Léman à 1'150 mètres de la rive au large du port d'Ouchy, le 1^{er} janvier 2022, vers 16h05, alors qu'il naviguait sur le bateau à moteur de marque [...], immatriculé [...], et qu'un important brouillard stagnait sur le lac, B._____ n'a pas été attentif aux signaux sonores émis par le bateau à passagers de la Compagnie Générale de Navigation (CGN), qui signalait sa présence, et n'a ainsi pas été en mesure de l'éviter, le percutant sur le côté tribord.

En droit :

1. Interjeté dans les formes et délais légaux (art. 399 et 400 al. 3 let. b CPP [Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0]) par une partie ayant la qualité pour recourir contre le jugement d'un tribunal de première instance qui a clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel de B._____ est recevable.

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).

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^{er} 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.

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).

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.

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.

4.1

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).

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).

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).

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 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 5 mètres de l'étrave du [...] avec son côté bâbord. » (PV d'audition n° 1, R. 5).

Quant à J. _____, qui naviguait sur le bateau de la CGN en tant que sous-timonier, il a, lors de son audition du 17 janvier 2022, livré des explications qui concordent en tout point avec celle de son capitaine, à savoir :

« [...], nous avons navigué en prenant une route plus large que celle habituelle, afin de pouvoir s'aligner correctement pour rentrer au quai 2b de la gare lacustre. Là, le Capitaine R. _____ se trouvait à la barre. Quant à moi, je me trouvais au sifflet. En effet, par temps bouché, nous devons effectuer deux sons longs au moins une fois par minute. Pour ce faire, je regardais l'horloge sur le GPS et lorsque la minute avançait, je faisais les deux coups de sifflet. A un moment donné, alors que nous nous trouvions entre la Tour Haldimand et le Musée Olympique, nous avons aperçu un écho mobile, en l'occurrence un bateau. Nous avons réglé l'IEBL du radar, soit le cercle de périmètre, sur 300 mètres. Ce bateau semblait longer la rive depuis le Beau-rivage en direction d'Ouchy à faible allure. Tout à coup, il a viré sur tribord en direction d'Evian, respectivement dans notre direction et à mon avis, il a accéléré. Au moment où il est rentré dans notre périmètre de sécurité (300 m) en évoluant en direction du [...], le Capitaine R. _____ a dans un premier temps arrêté la propulsion, tandis que moi j'accentuais la cadence des coups de sifflet. Voyant qu'il s'approchait de nous, le Capitaine R. _____ a mis machine-arrière, jusqu'à être quasiment à l'arrêt. Je précise qu'il est difficile de dire si nous étions vraiment arrêtés ou à quelques km/h en avant ou en arrière. En effet, lors de temps bouché, nous n'avons aucun point de repère. Quant à moi, je n'ai plus lâché le sifflet, occasionnant un son continu jusqu'à l'impact. Lorsqu'il est rentré dans notre champ visuel, il a continué sa route tout droit, avant de tenter une manœuvre d'évitement sur tribord, au dernier moment, qui d'ailleurs s'est avérée sans succès. En effet, il est venu percuter la défense située au niveau de l'avant du salon tribord, avec l'avant de son côté bâbord. Je pense qu'il y a eu moins d'une minute entre le temps où il est entré dans nos 300 mètres et le moment de l'impact. » (PV d'audition n° 2, R. 5).

Q. _____ et L. _____, respectivement caissier de bord et mécanicien, de même que les passagers du bateau ont aussi confirmé que le « [...] » avait signalé sa présence par de multiples coups de sifflet (P. 4, pp. 7 et 8). Seuls V. _____, qui était concentré sur l'embarcation de l'appelant arrivant contre le navire de la CGN, n'aurait pas remarqué une

différenciation des coups de sifflet avant le choc. Il a néanmoins, tout comme les autres passagers, confirmé avoir entendu des coups de klaxon réguliers (PV d'audition n° 5, R. et 1 et 2). Ainsi, toutes les déclarations sont concordantes et il faut retenir qu'en pénétrant dans la zone de brouillard, le « [...] » a, conformément aux prescriptions, donné plusieurs coups de sifflet pour signaler sa présence. Il n'existe aucune raison de douter des témoignages concordants de l'équipage et des passagers du « [...] ». L'appelant n'est ainsi pas crédible lorsqu'il prétend que le navire en question n'aurait pas signalé sa présence. Il ressort également de l'ensemble des déclarations de l'équipage et des passagers du « [...] » que celui-ci a battu arrière pour éviter le choc. C'est donc bien l'embarcation de l'appelant qui est venu percuté le bateau de la CGN, lequel était quasi immobilisé, et non l'inverse. Enfin, si ce dernier a certes pris une route plus large en raison de la densité du brouillard et ce, afin d'assurer son entrée à la gare lacustre, en toute sécurité (cf. PV d'audition n° 2, R. 6), il n'en reste pas moins qu'il se trouvait bien sur une voie officielle, ce que ne pouvait ignorer l'appelant. Ni le rapport de police ni même le rapport d'expertise produit par B. _____ n'affirment le contraire. En conséquence, et quoi qu'en dise l'expert du [...], lequel a établi son rapport sur la base des seules informations - fausses - fournies par l'appelant, et donc sans être en possession des conclusions de l'enquête de police ni *a fortiori* des témoignages des membres de l'équipage et des passagers de la CGN (cf. P. 18/1), on ne voit pas quelle faute pourrait être reprochée au « [...] ». Son capitaine, de même que le sous-timonier, ont pris toutes les mesures de précaution pour naviguer par temps bouché et pour éviter l'accident, étant rappelé que leur navire de lignes régulières était prioritaire sur toutes les autres embarcations et ce, même en s'écartant de sa ligne usuelle. Même à supposer que toutes les mesures de précaution n'auraient pas été entreprises, ce que l'enquête ne démontre pas, la question d'une éventuelle faute concurrente du capitaine de la CGN peut de toute manière être laissée ouverte dès lors qu'elle ne relèquerait pas au second plan la faute de l'appelant. A cet égard, celui-ci tente de se disculper par les mauvaises conditions météorologiques, ses équipements de navigation moins performants et la nécessité d'enclencher la vitesse supérieure pour rejoindre le port d'Evian avant la

nuit. Ce sont en réalité autant d'éléments à charge. L'appelant ne devait pas entreprendre la traversée du lac dans cet épais brouillard, non équipé d'un radar, en se figurant qu'il serait le seul à naviguer, un jour férié, dans de mauvaises conditions. Compte tenu de l'absence de visibilité et de la vitesse inadaptée à laquelle il naviguait, il ne lui était pas possible de s'arrêter ou de se dérouter pour céder le passage aux usagers prioritaires. Preuve en est qu'il n'est pas parvenu à éviter la collision avec un navire qui était pratiquement à l'arrêt. S'il avait respecté les prescriptions en vigueur, il aurait dû s'abstenir de naviguer ou regagner le port le plus proche une fois le brouillard installé plutôt que de persister à vouloir rejoindre les côtes françaises alors qu'il n'était pas équipé de manière appropriée. Dans ces circonstances, c'est à juste titre que le premier juge a retenu que l'appelant avait violé les règles élémentaires de prudence. Ses moyens sont vains et doivent être rejetés.

En conséquence, la condamnation de l'appelant pour délit à la LNI, soit pour avoir enfreint les art. 4 al. 1 (devoir de vigilance), 64 al. 2 let. a (priorités) et 72 al. 1 (navigation par temps bouché) RNL, doit être confirmée.

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.

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 1'610 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.

Par ces motifs,
la Cour d'appel pénale,
statuant en application des art. 34, 42 al. 1 et 4, 44 al. 1, 47, 106 CP ;
40 al. 2 LNI ; 398 ss et 422 ss CPP,
prononce :

- I. L'appel est rejeté.

- II. Le jugement rendu le 10 mai 2023 par le Tribunal de police de l'arrondissement de Lausanne, rectifié le 13 juillet 2023, est confirmé selon le dispositif suivant :

« I. constate que B._____ s'est rendu coupable de délit à la loi fédérale sur la navigation intérieure ;

II. condamne B._____ à une peine pécuniaire de 50 (cinquante) jours-amende, le montant du jour-amende

étant fixé à
40 fr. (quarante francs) ;

III. suspend l'exécution de la peine pécuniaire fixée au chiffre II ci-dessus et fixe à B. _____ un délai d'épreuve de 2 (deux) ans ;

IV. condamne B. _____ à une amende de 400 fr. (quatre cents francs) et dit que la peine privative de liberté de substitution sera de 4 (quatre) jours en cas non-paiement fautif de celle-ci ;

V. ordonne le maintien au dossier au titre de pièce à conviction du CD contenant 2 vidéos inventorié à ce titre sous fiche n° 34234 ;

VI. met les frais de justice, par 2'950 fr. (deux mille neuf cent cinquante francs), à la charge de B. _____. »

III. Les frais d'appel, par 1'610 fr., sont mis à la charge de B. _____.

IV. Le présent jugement est exécutoire.

La présidente :

Le greffier :

Du

Le jugement qui précède, dont le dispositif a été communiqué par écrit aux intéressés le **14 décembre 2023**, est notifié, par l'envoi d'une copie complète, à :

- Me Adrien Gutowski, avocat (pour B. _____),
- Ministère public central,

une copie du dispositif est adressée à :

- M. le Président du Tribunal de police de l'arrondissement de Lausanne,

- M. le Procureur de l'arrondissement de Lausanne,

par l'envoi de photocopies.

Le présent jugement peut faire l'objet d'un recours en matière pénale devant le Tribunal fédéral au sens des art. 78 ss LTF (loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral - RS 173.110). Ce recours doit être déposé devant le Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent la notification de l'expédition complète (art. 100 al. 1 LTF).

Le greffier :