AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, en son audience publique tenue au Palais de justice à PARIS, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur les pourvois formés par :

- X... Alain,

- Y... Francis,

contre l'arrêt de la cour d'appel de PAPEETE, chambre correctionnelle, en date du 29 mars 2001, qui, pour homicides involontaires, a condamné le premier à 9 mois d'emprisonnement avec sursis, a dispensé le second de peine, a ordonné une mesure de publication, et a prononcé sur les intérêts civils ;

La COUR, statuant après débats en l'audience publique du 1er octobre 2002 où étaient présents : M. Cotte président, Mme Agostini conseiller rapporteur, MM. Roman, Blondet, Palisse, Le Corroller, Beraudo conseillers de la chambre, Mme Gailly, MM. Valat, Lemoine, Mmes Menotti, Salmeron conseillers référendaires ;

Avocat général : M. Chemithe ;

Greffier de chambre : Mme Krawiec ;

Sur le rapport de Mme le conseiller référendaire AGOSTINI, les observations de Me BOUTHORS, de la société civile professionnelle PIWNICA et MOLINIE et de Me LUC-THALER, avocats en la Cour, et les conclusions de M. l'avocat général CHEMITHE ;

Joignant les pourvois en raison de la connexité ;

Vu les mémoires produits, en demande et en défense ;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué, que, le 18 avril 1991, alors qu'il allait atterrir à Papeete, un avion bi-moteur Z... 228, mis en service en octobre 1990 par la compagnie Air Tahiti, s'est écrasé en mer à une centaine de mètres de la côte ; que dix des vingt-deux passagers et membres d'équipage ont péri ;

Que les investigations ont établi que l'accident était dû à une panne du moteur gauche de l'avion à laquelle l'équipage, insuffisamment formé à l'exploitation de ce nouvel appareil, n'avait su remédier ;

Attendu qu'à l'issue de l'information judiciaire, le pilote de l'avion, Eric A..., l'instructeur de la compagnie aérienne, Alain

X..., et deux responsables de la direction locale de l'aviation civile, Francis Y... et Guy B... ont été renvoyés devant le tribunal correctionnel pour homicides involontaires ; que les premiers juges ont condamné le premier et relaxé les trois autres ; que, statuant notamment sur l'appel du ministère public, les juges d'appel sont entrés en voie de condamnation à l'encontre d'Eric A..., d'Alain X... et de Francis Y... ;

En cet état ;

Sur le premier moyen de cassation d'Alain X..., pris de la violation des articles 1er de l'arrêté du 18 août 1892 relatif à l'entrée en vigueur des lois, décrets, arrêtés, décisions et règlements dans les établissements français de l'Océanie, 111-5 du Code pénal, 6-1 de la Convention européenne des droits de l'homme, 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale ;

"en ce que la cour d'appel a déclaré irrecevable la demande d'Alain X... tendant à voir constater l'inopposabilité de l'arrêté du ministre des transports en date du 5 novembre 1987 en Polynésie française ;

"aux motifs, qu'en ce qui concerne l'exception tenant au défaut de publication de l'arrêté du 5 novembre 1987 servant indirectement de fondement aux poursuites, exception qui peut s'analyser également comme une exception préjudicielle, la Cour constate qu'elle n'a pas été présentée, devant les premiers juges, dans les formes et délais prévus par les articles 385 et 386 du Code de procédure pénale et qu'elle est ainsi irrecevable ; que, pour faire reste de droit sur ce point, la Cour observe, à titre surabondant, que ce moyen est dépourvu de fondement ; qu'en effet, par application de son article 1er, l'arrêté du ministre des transports en date du 5 novembre 1987, a été rendu applicable de plein droit, dès sa publication, sur toute l'étendue de la République française y compris dans les Dom-Tom et collectivités territoriales ; qu'en raison de cette applicabilité de plein droit, il n'a été publié en Polynésie qu'à titre d'information (JOPF du 27 septembre 1990, actes du pouvoir central publiés à titre d'information, page 1527) ; qu'il convient de rappeler que le droit applicable dans les Dom-Tom est dominé par le principe ancien de la "spécialité législative" (Circulaire 1988-04-21, relative à l'applicabilité des textes législatifs dans les Tom) ; que ce principe, que l'on justifie par les particularités géographiques, économiques ou ethniques de ces territoires, signifie que les lois dictées pour la France métropolitaine ne sont pas applicables de plein droit dans les Tom ; que, seuls y sont applicables, en principe, les textes qui, lors de leur promulgation, sont spécifiques à l'organisation de ces territoires ou qui, de portée plus générale, comportent une mention d'applicabilité aux Tom ou, postérieurement à leur promulgation, sont rendus applicables aux Tom par une loi d'extension ; que, par dérogation à ce principe, certains textes sont applicables de plein droit aux Tom ; que ce sont non seulement les lois et règlements dits de "souveraineté", telles les lois constitutionnelles, les lois organiques, les lois ratifiant des traités internationaux, mais encore les textes touchant à l'état des personnes, à la mise en oeuvre des principes généraux du droit ou à celle des libertés publiques ; que les textes applicables de plein droit dans les Tom sont dispensés de promulgation et de publication locales, les autres textes étant localement soumis à ces formalités ; qu'au cas particulier, la question de savoir si l'arrêté du 5 novembre 1987 a été à bon droit ou non déclaré applicable de plein droit à la Polynésie et si c'est à bon droit ou non qu'il n'a été publié qu'à "titre d'information" relève de la compétence du juge administratif (dès lors qu'il ne sert pas directement de fondement aux poursuites) et aurait dû faire l'objet, en temps et en heure, d'une question préjudicielle dans les formes et délais prévus par l'article 386 précité ;

"alors qu'il se déduit des dispositions combinées des articles 111-5 du Code pénal et 6-1 de la Convention européenne des droits de l'homme que les juges correctionnels polynésiens, eu égard au principe de spécialité législative qui s'impose à eux, doivent d'office se prononcer sur le point de savoir si un arrêté publié au Journal Officiel de la République française mais dont seul l'extension a été publiée à titre d'information au Journal Officiel de la Polynésie française peut

ou non être légalement applicable de plein droit en Polynésie dès lors qu'ils constatent expressément dans leur motivation, portant sur le fond du droit, que cet arrêté sert indirectement de fondement aux poursuites ;

"alors que, contrairement à ce qu'a énoncé la cour d'appel et ainsi que la Cour de Cassation est en mesure de s'en assurer elle-même, si l'arrêté interministériel du 17 juillet 1990 portant extension de l'arrêté du 5 novembre 1987 à la Polynésie Française a été publié à titre d'information au Journal Officiel de la Polynésie Française, ni l'arrêté du 5 novembre 1987, ni les arrêtés le modifiant n'ont quant à eux été publiés dans ce Journal Officiel" ;

Attendu que, pour déclarer irrecevable l'exception d'inopposabilité de l'arrêté du 5 novembre 1987 relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien, l'arrêt attaqué retient que l'exception n'a pas été présentée devant les premiers juges avant toute défense au fond et que l'arrêté précité, qui est applicable de plein droit, ne sert pas directement de fondement aux poursuites ;

Attendu qu'en cet état, l'arrêt n'encourt pas la censure, dès lors que l'appréciation du bien-fondé de l'exception soulevée n'est pas nécessaire à la solution du procès pénal ;

Que, s'il résulte des énonciations de l'arrêt attaqué que l'arrêté du 5 novembre 1987, rendu applicable par l'arrêté du 17 juillet 1990, n'était pas entré en vigueur en Polynésie française à la date des faits, faute de promulgation et publication locales régulières, il en ressort également qu'il était néanmoins appliqué par les services locaux de l'aviation civile et les entreprises de transport aérien ; que, dans ces conditions, si la méconnaissance des prescriptions de ce texte ne s'identifie pas à la violation d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité au sens de l'article 121-3, alinéa 4, du Code pénal, elle peut, en revanche, constituer la faute caractérisée prévue par le même texte ;

D'où il suit que le moyen est inopérant ;

Sur le deuxième moyen d'Alain X..., pris de la violation des articles 319 de l'ancien Code pénal et 221-6, alinéa 1er, du Code pénal (dans sa rédaction issue de la loi du 10 juillet 2000), 591 et 593 du Code de procédure pénale, 6-1 de la Convention européenne des droits de l'homme, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré Alain X... coupable d'homicides involontaires ;

"aux motifs que les fautes distinctes et successives d'Eric A..., d'Alain X... et de Francis Y... ont bien conduit à l'accident mortel objet de la prévention ; qu'Eric A... a commis une faute dans la gestion de la panne du moteur gauche et une faute en ne prévenant pas les conséquences d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcé et que ces fautes s'expliquent en partie par une insuffisance de formation et une insuffisance du manuel d'exploitation mis à sa disposition pour la préparation du vol, faute imputable à Alain X..., rédacteur du programme de qualification de type et de partie du manuel d'exploitation et instructeur des pilotes ayant reçu délégation de son employeur ; qu'en effet aucun pilote ne peut être affecté sur un nouvel appareil sans avoir reçu une formation spécifique, étant précisé que cette formation, dite "qualification de type", doit faire l'objet d'une approbation préalable de la part de la DGAC ; qu'un arrêté du 31 juillet 1981 dispose précisément sur ce point que la formation des pilotes destinés à conduire un avion de plus de 5 700 kg, prévu pour plus de 10 personnes, doit faire l'objet d'un programme détaillé, déposé auprès du SEAC et, après transmission et examen par le SFACT, d'une approbation de ce service ; que la Cour tient pour constant qu'Air Tahiti et à tout le moins Alain X... ont procédé à la formation de leur personnel naviguant selon un programme qui n'avait

pas été approuvé ; qu'un arrêté ministériel du 5 novembre 1987 impose (dans son chapitre 4) à toute compagnie aérienne l'établissement d'un manuel d'exploitation ; que ce texte précise qu'aucune compagnie ne peut mettre en exploitation un avion si elle ne dispose pas du manuel d'exploitation correspondant et si elle ne l'a pas préalablement mis à disposition du personnel intéressé ; ce texte précise encore que ce manuel doit être facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données du vol et que la compagnie doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné ; que ce même arrêté du 5 novembre 1987 précise, dans son chapitre 6, qu'en cas de transport aérien public de passagers, en régime de vol aux instruments, lorsque l'avion fait plus de 5 700 kg et qu'il est prévu pour plus de 10 passagers, il doit y avoir à bord au moins deux pilotes et, sauf dérogation accordée par le ministre des transports, un mécanicien naviguant... et que l'entreprise de transports doit établir impérativement une répartition des tâches (commandement, pilotage, mécanique, navigation, télécommunications) entre les divers membres de l'équipage de conduite ; qu'il y est précisé que la compagnie de transport doit décrire cette répartition des tâches dans le manuel d'exploitation correspondant, cette répartition devant être établie pour la préparation et l'exécution de toutes les phases du vol, y compris les phases d'urgence et de secours ; cette répartition doit être réalisable, précise, détaillée et non ambiguë ;

qu'au cas particulier, le manuel d'exploitation que la compagnie Air Tahiti a fait établir pour le Z... qu'elle venait d'acquérir, a été rédigé par Bernard C... (chef du service d'exploitation, Alain X... (chef pilote) et Denis D... (instructeur) à partir du manuel d'utilisation (POH) établi par le constructeur le 1er janvier 1989 ; qu'Alain X... soutient que les sections 7 et 8 qu'il a rédigées satisfont aux conditions posées par l'arrêté du 5 novembre 1987 et qu'il n'y a pas lieu, sur ce point, de retenir les conclusions partiales de l'expert Chatelain ; que la Cour constate qu'indépendamment des conclusions de l'expert qui n'ont qu'une valeur de renseignements, la simple lecture des pages écrites par le prévenu ne satisfait ni à l'esprit ni à la lettre de l'arrêté précité ; que la Cour constate par elle-même, sans avoir besoin d'un expert, que le manuel d'exploitation, dans sa version utilisable au moment de l'accident, manque de clarté, d'accessibilité, de précision et qu'il ne fait aucune place à une répartition des tâches ; qu'à titre d'exemple, il est loisible de constater que l'arrêté impose une répartition précise, détaillée et non ambiguë des tâches, alors que le manuel ne l'organise que pour les pannes de moteur au décollage et le cas où les moteurs prennent feu au décollage ou en vol ; que, pour ce qui concerne l'incident survenu en vol, la baisse de pression d'huile signalée par le voyant alarme d'huile, l'arrêt moteur de précaution, ou l'arrêt moteur d'urgence, ne font l'objet d'aucune répartition des tâches... ; qu'il est également aisé de comparer la manière dont les procédures "normales" (section 6) ont été minutieusement réparties par Alain X... et la manière dont

les procédures d'urgence ne l'ont pas été, de telle sorte que l'intéressé ne saurait allégué une incapacité à rédiger une répartition claire et accessible ; que la Cour tient donc pour constant qu'Air Tahiti et à tout le moins Alain X... ont bâclé la rédaction du manuel d'exploitation ; qu'en ce qui concerne la formation des pilotes par Alain X..., Alain X... et Denis D... dispenseront cette formation tout au long des mois d'octobre 1990 à février 1991 ; que les intéressés étaient tenus de se conformer à cette occasion au programme de qualification de type rédigé en octobre 1990 (si non déposé, à cette date, auprès des services de l'administration civile, ainsi qu'on l'a vu précédemment) ; que ce programme est reproduit dans le manuel d'exploitation, tome 1, section 4.4 ; que le stage théorique prévoit l'étude de toutes les matières faisant l'objet du tome 2 du manuel d'exploitation ; les caractéristiques de l'avion, ses performances, les circuits, les équipements, les moteurs, les procédures de vol normales et d'urgence, la sécurité et le sauvetage, les devis de masse et plans de vols techniques ; qu'il est précisé que la formation théorique doit avoir comme support le manuel d'exploitation ; que le stage est sanctionné par un examen en deux parties, l'une destinée à s'assurer, à livre fermé, des connaissances relatives aux circuits, systèmes, limitations et procédures, l'autre destinée à s'assurer, à livre ouvert, des connaissances relatives aux performances et devis de masse ; que le programme stipule que le minimum requis pour être admis est de 80 % de bonnes réponses et qu'en cas d'échec le candidat sera reprogrammé pour un complément de formation et subira un nouvel examen ; que le stage d'entraînement en vol comprend 4 vols hors ligne, pour une durée minimum de 5 heures, et un vol en ligne de 15 heures ; que le programme du vol n° 3 prévoit la simulation d'une panne moteur avec arrêt moteur de précaution ; le vol n° 4, la simulation d'un moteur de feu avec coupure du moteur ; le vol n° 5, un arrêt moteur de précaution et une descente monomoteur ; qu'en l'espèce, Eric A... a subi son examen de passage le 10 novembre ;

Il n'a pas obtenu la moyenne générale requise dès lors qu'il n'a obtenu que 77,91 % de bonnes réponses pour les deux tests, au lieu des 80 requis ; qu'on doit relever que, s'agissant des procédures d'urgence à connaître par coeur, il n'a obtenu que 42,3 % de bonnes réponses, étant précisé qu'il n'a eu que des zéros pointés sur les procédures à suivre en cas de feu moteur au sol, feu moteur en vol, en cas de panne moteur au moment du décollage, en cas d'arrêt moteur en vol ; que ces notes désastreuses n'ont pas empêché Alain X... de déclarer Eric A... apte à poursuivre la formation ; qu'Alain X... a affirmé qu'il a agi ainsi parce qu'il avait considéré que son test était plus rigoureux que celui de Z... qui fixait la barre à 70 % de bonnes réponses ; que l'argument n'est pas pertinent ; qu'il résulte des pièces du dossier que le test élaboré par Alain X... n'est pas une reprise à l'identique du test du constructeur Z..., mais seulement "inspiré" de ce dernier, de telle sorte que la comparaison entre la sévérité respective des deux tests est totalement vaine ; qu'en outre, il n'appartenait pas à Alain X...

de modifier unilatéralement le seuil de 80 %, dès lors que ce seuil était celui qui figurait dans le programme de formation approuvé par la compagnie Air Tahiti, si non par l'administration de l'aviation civile ; qu'Eric A... a ensuite effectué ses 4 vols d'entraînement hors ligne ; que les fiches d'examen d'Eric A... montrent que l'intéressé a bénéficié de 5 heures d'entraînement et pas une de plus et que ces fiches ne sont pas servies avec précision de telle sorte qu'on ne sait pas exactement comment l'intéressé a géré les trois exercices "arrêt moteur" prévus ; qu'il faut également ajouter, pour se faire une idée de la formation dont a bénéficié Eric A..., que, pendant l'instruction théorique et pratique, Eric A..., comme l'ensemble des autres pilotes formés en même temps que lui, a eu comme support de formation, non le manuel d'exploitation avec son embryon de répartition des tâches, mais le manuel constructeur qui, conçu pour le mono pilotage, ne prévoyait aucune répartition des tâches ; que la Cour tient donc pour constant qu'Air Tahiti et à tout le moins Alain X... ont formé à la "va-vite" les équipages de la compagnie ;

"alors que les articles 319 de l'ancien Code pénal et 221-

-6, alinéa 1, du Code pénal exigent, pour recevoir application, que soit établie l'existence d'un lien de causalité certain entre la faute et le décès de la victime ; qu'en ce qui concerne la panne du moteur gauche, il résulte des constatations du juge du fond qu'une rupture d'un roulement a provoqué la perte et l'entraînement des pompes à huile du carburant sur le moteur gauche et entraîné l'arrêt immédiat du moteur ainsi que le déclenchement de l'alarme huile basse pression ; que les premiers juges ont constaté que l'examen du manuel d'exploitation de l'avion concerné établi par la Compagnie Air Tahiti comportait en partie 2 page 46, sous la section 8 intitulée "voyant alarme d'huile allume/pression d'huile anormal", la procédure à suivre dans les termes suivants : - l'allumage du voyant rouge d'alarme huile indique que la pression d'huile du moteur est inférieure à 40 psi, ce qui implique, soit un arrêt de précaution du moteur, soit un atterrissage le plus tôt possible en utilisant la puissance minimum nécessaire au vol - si les indications de pression d'huile et le voyant alarme sont en contradiction :

vérifier les instruments moteurs - si les autres indications sont normales, envisager un mauvais fonctionnement du voyant et continuer le vol en surveillant attentivement tous les instruments moteurs - si les indications sont anormales (couple instable, vibrations anormales) : arrêt moteur de précaution ; qu'en outre, dans l'hypothèse où le choix du commandant de bord a été arrêté en faveur de l'option "arrêt moteur de précaution", le détail de la conduite à tenir était rappelé sous la section 8 partie 2 page 39 dudit manuel ; qu'il appartenait dans ce cas au pilote de lancer cette procédure tandis que le co-pilote non en fonction (PNF) s'emparait de la check-list portant cet intitulé et entreprenait la lecture à haute voix des actions requises afin de les exécuter une à une sous la responsabilité et sous la surveillance du commandant de bord, pilote en fonction (PF) ; qu'enfin Eric A... était un pilote professionnel depuis le 15 mai 1979, qualifié IFR bimoteur le 19

juin 1979, ayant obtenu son certificat de transport aérien le 11 juin 1990 sur ATR 42 et qualifié successivement sur six appareils différents ; que, dans ses conclusions régulièrement déposées devant la cour d'appel (pages 46 et suivants),

Alain X... faisait état des déclarations d'Eric A..., au cours de l'information, d'où il résultait que celui-ci avait, au jour de l'accident, une parfaite connaissance des procédures précitées mais ne les avait pas appliquées pour des raisons inconnues et qu'en ne s'expliquant pas sur l'existence et le contenu de ces déclarations d'où il résultait nécessairement que la prétendue insuffisance de formation et les prétendues imperfections formelles dans la rédaction du manuel d'exploitation n'avaient pu jouer un rôle causal dans la mauvaise gestion par Eric A..., pilote chevronné, de la panne du moteur à l'origine de l'accident, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

"alors que la cour d'appel a implicitement mais nécessairement admis qu'il n'existait aucune certitude que l'insuffisance de formation et l'insuffisance du manuel mis à la disposition du pilote aient joué un rôle causal dans l'accident dès lors qu'elle a admis que l'état d'imprégnation alcoolique de celui-ci pouvait être à l'origine de son comportement ;

"alors, en tout état de cause, que tout prévenu, poursuivi pour homicide involontaire dans une procédure mettant en cause la responsabilité de plusieurs personnes, a droit, en vertu de l'article 6-1 de la Convention Européenne des droits de l'homme, à ce que la constatation du caractère certain du lien de causalité entre la faute alléguée à son encontre et le décès des victimes soit subordonnée à un examen préalable de toutes les circonstances de l'accident et que la cour d'appel, qui constatait qu'à la date où elle statuait - et où contrairement à son affirmation le prévenu était recevable à demander un complément d'information nonobstant les dispositions de l'article 175 du Code de procédure pénale-, il n'existait aucune possibilité, notamment en raison des fautes commises au cours de l'information dans la conservation des preuves, de vérifier si les fautes de pilotage commises par le commandant de bord étaient dues bien plutôt à son imprégnation alcoolique qu'à sa prétendue insuffisance de formation ou d'information, a, par là même, constaté que sa décision de condamnation à l'égard d'Alain X... reposait sur une procédure inéquitable" ;

Sur le troisième moyen de cassation de cassation d'Alain X..., pris de la violation des articles 319 de l'ancien Code pénal, 121-3 et 221-6, alinéa 1, du Code pénal (dans leur rédaction issue de la loi du 10 juillet 2000), 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré Alain X... coupable d'homicides involontaires ;

"aux motifs qu'Alain X... a contribué à créer le dommage en commettant une faute caractérisée et en violant de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité, en l'espèce en déclarant apte au pilotage et en programmant sur un vol un commandant de bord dont il connaissait l'insuffisance professionnelle ; qu'en effet, aucun pilote ne peut être affecté sur un nouvel appareil sans avoir reçu une formation spécifique, étant précisé que cette formation, dite "qualification de type", doit faire l'objet d'une approbation préalable de la part de la DGAC ; qu'un arrêté du 31 juillet 1981 dispose précisément sur ce point que la formation des pilotes destinés à conduire un avion de plus de 5 700 kg, prévu pour plus de 10 personnes, doit faire l'objet d'un programme détaillé, déposé auprès du SEAC et, après transmission et examen par le SFACT, d'une approbation de ce service ; que la Cour tient pour constant qu'Air Tahiti, et à tout le moins Alain X..., ont procédé à la formation de leur personnel naviguant selon un programme qui n'avait pas été approuvé ; qu'en ce qui concerne la formation des pilotes, Alain X... et Denis D... dispenseront cette formation tout au long des mois d'octobre 1990 à février 1991 ; que les intéressés étaient tenus de se conformer à cette occasion au programme de qualification de type rédigé en octobre 1990 (si non déposé, à cette date, auprès des services de l'administration civile, ainsi qu'on l'a vu précédemment) ;

que ce programme est reproduit dans le manuel d'exploitation, tome 1, section 4.4 ; que le stage théorique prévoit l'étude de toutes les matières faisant l'objet du tome 2 du manuel d'exploitation : les caractéristiques de l'avion, ses performances, les circuits, les équipements, les moteurs, les procédures de vol normales et d'urgence, la sécurité et le sauvetage, les devis de masse et plans de vols techniques ; qu'il est précisé que la formation théorique doit avoir comme

support le manuel d'exploitation ; que le stage est sanctionné par un examen en deux parties, l'une destinée à s'assurer, à livre fermé, des connaissances relatives aux circuits, systèmes, limitations et procédures, l'autre destinée à s'assurer, à livre ouvert, des connaissances relatives aux performances et devis de masse ; que le programme stipule que le minimum requis pour être admis est de 80 % de bonnes réponses et qu'en cas d'échec le candidat sera reprogrammé pour un complément de formation et subira un nouvel examen ; que le stage d'entraînement en vol comprend 4 vols hors ligne, pour une durée minimum de 5 heures, et un vol en ligne de 15 heures ; que le programme du vol n° 3 prévoit la simulation d'une panne moteur avec arrêt moteur de précaution ;

le vol n° 4, la simulation d'un moteur de feu avec coupure du moteur ; le vol n° 5, un arrêt moteur de précaution et une descente monomoteur ; qu'en l'espèce, Eric A... a subi son examen de passage le 10 novembre ; il n'a pas obtenu la moyenne générale requise dès lors qu'il n'a obtenu que 77,91 % de bonnes réponses pour les deux tests, au lieu des 80 requis ; qu'on doit relever que, s'agissant des procédures d'urgence à connaître par coeur, il n'a obtenu que 42,3 % de bonnes réponses, étant précisé qu'il n'a eu que des zéros pointés sur les procédures à suivre en cas de feu moteur au sol, feu moteur en vol, en cas de panne moteur au moment du décollage, en cas d'arrêt moteur en vol ; que ces notes désastreuses n'ont pas empêché Alain X... de déclarer Eric A... apte à poursuivre la formation ; qu'Alain X... a affirmé qu'il a agi ainsi parce qu'il avait considéré que son test était plus rigoureux que celui de Z... qui fixait la barre à 70 % de bonnes réponses ; que l'argument n'est pas pertinent ; qu'il résulte des pièces du dossier que le test élaboré par Alain X... n'est pas une reprise à l'identique du test du constructeur Z..., mais seulement "inspiré" de ce dernier, de telle sorte que la comparaison entre la sévérité respective des deux tests est totalement vaine ;

qu'en outre, il n'appartenait pas à Alain X... de modifier unilatéralement le seuil de 80 %, dès lors que ce seuil était celui qui figurait dans le programme de formation approuvé par la compagnie Air Tahiti, si non par l'administration de l'aviation civile ; qu'Eric A... a ensuite effectué ses 4 vols d'entraînement hors ligne ; que les fiches d'examen d'Eric A... montrent que l'intéressé a bénéficié de 5 heures d'entraînement et pas une de plus et que ces fiches ne sont pas servies avec précision de telle sorte qu'on ne sait pas exactement comment l'intéressé a géré les trois exercices "arrêt moteur" prévus ; qu'il faut également ajouter, pour se faire une idée de la formation dont a bénéficié Eric A..., que pendant l'instruction théorique et pratique, Eric A..., comme l'ensemble des autres pilotes formés en même temps que lui, a eu comme support de formation, non le manuel d'exploitation avec son embryon de répartition des tâches, mais le manuel constructeur qui, conçu par le mono pilotage, ne prévoyait aucune répartition des tâches ; que la Cour tient donc pour constant qu'Air Tahiti et à tout le moins Alain X... ont formé à la "va-vite" les équipages de la compagnie ;

"alors que les juges doivent, dans le cas où la personne poursuivie pour homicide involontaire n'a pu causer qu'indirectement le dommage, justifier la décision par laquelle ils retiennent l'existence d'une faute caractérisée à son encontre en application de l'article 121-3 dans sa rédaction issue de la loi du 10 juillet 2000 ; que, selon les travaux parlementaires, la faute caractérisée est une "faute d'une particulière intensité" ; qu'il résulte tant des motifs de l'arrêt que des motifs des premiers juges que le commandant de bord Eric A... était, à l'époque où il a suivi sa formation en vue du pilotage du Z..., un professionnel chevronné totalisant un nombre d'heures de vol considérable ; qu'en ce qui concerne sa formation au pilotage du Z..., il a obtenu au contrôle des connaissances théoriques près de 78 % de réponses exactes, soit 8 % de plus qu'exigé par le constructeur, cependant qu'il n'a pas été constaté que le contrôle des connaissances organisées par Air Tahiti ait été plus facile que celui préconisé par le constructeur ; que le seuil des 80 % de bonnes réponses avait été édicté à la seule initiative d'Alain X... ; qu'il n'a pas été établi par la poursuite qu'Eric A... n'a pas exécuté correctement les exercices du pilotage pratique prévus au programme de formation en vue de la gestion des situations d'urgence, et qu'en l'état de ces constatations, la cour d'appel ne pouvait, sans méconnaître le sens et la portée des dispositions de l'article 121-3 du Code pénal, affirmer qu'Alain X... avait commis une faute caractérisée en déclarant Eric A... apte au pilotage ;

"alors que la notion de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ne trouve application qu'autant que la prescription supposée méconnue figure dans la loi ou le règlement et que dans la mesure où la cour

d'appel ne constatait aucunement que la condition de l'obtention de 80 % de réponses exactes au contrôle des connaissances théoriques, condition qu'elle a reproché à Alain X... de n'avoir pas respectée, ait figuré dans une loi ou un règlement mais constatait que cette condition ne figurait que dans le programme de qualification rédigé par Air Tahiti, document ne pouvant être assimilé au règlement, elle ne pouvait, sans méconnaître à nouveau le sens et la portée de l'article 121-3 du Code pénal, considérer que sa méconnaissance constituait la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité" ;

Sur le quatrième moyen de cassation d'Alain X..., pris de la violation des articles 319 de l'ancien Code pénal, 121-3 et 221-6, alinéa 1, du Code pénal (dans leur rédaction issue de la loi du 10 juillet 2000), 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré Alain X... coupable d'homicides involontaires ;

"aux motifs qu'Alain X... a contribué à créer le dommage en commettant une faute caractérisée et en violant de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité en ne donnant pas au commandant de bord un manuel d'exploitation de qualité pour préparer et assurer le vol ; qu'en effet, un arrêté ministériel du 5 novembre 1987 impose (dans son chapitre 4) à toute compagnie aérienne l'établissement d'un manuel d'exploitation ; que ce texte précise qu'aucune compagnie ne peut mettre en exploitation un avion si elle ne dispose pas du manuel d'exploitation correspondant et si elle ne l'a pas préalablement mis à disposition du personnel intéressé ; ce texte précise encore que ce manuel doit être facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données du vol et que la compagnie doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné ; que ce même arrêté du 5 novembre 1987 précise, dans son chapitre 6, qu'en cas de transport aérien public de passagers, en régime de vol aux instruments, lorsque l'avion fait plus de 5 700 kg et qu'il est prévu pour plus de 10 passagers, il doit y avoir à bord au moins deux pilotes et, sauf dérogation accordée par le ministre des transports, un mécanicien naviguant... et que l'entreprise de transports doit établir impérativement une répartition des tâches (commandement, pilotage, mécanique, navigation, télécommunications) entre les divers membres de l'équipage de conduite ; qu'il y est précisé que la compagnie de transports doit décrire cette répartition des tâches dans le manuel d'exploitation correspondant, cette répartition devant être établie pour la préparation et l'exécution de toutes les phases du vol, y compris les phases d'urgence et de secours ; cette répartition doit être réalisable, précise, détaillée et non ambiguë ; qu'au cas particulier, le manuel d'exploitation que la compagnie Air Tahiti a fait établir pour le Z... qu'elle venait d'acquérir, a été rédigé par Bernard C... (chef du service d'exploitation), Alain X... (chef pilote) et Denis D... (instructeur) à partir du manuel d'utilisation (POH) établi par le constructeur le 1er janvier 1989 ; qu'Alain X... soutient que les sections 7 et 8 qu'il a rédigées satisfont aux conditions posées par l'arrêté du 5 novembre 1987 et qu'il n'y a pas lieu, sur ce point, de retenir les conclusions partiales de l'expert Chatelain ; que la Cour constate qu'indépendamment des conclusions de l'expert qui n'ont qu'une valeur de renseignements, la simple lecture des pages écrites par le prévenu ne satisfait ni à l'esprit ni à la lettre de l'arrêté précité ; que la Cour constate par elle-même, sans avoir besoin d'un expert, que le manuel d'exploitation, dans sa version utilisable au moment de l'accident, manque de clarté, d'accessibilité, de

précision et qu'il ne fait aucune place à une répartition des tâches ; qu'à titre d'exemple, il est loisible de constater que l'arrêté impose une répartition précise, détaillée et non ambiguë des tâches, alors que le manuel ne l'organise que pour les pannes de moteur au décollage et le cas où les moteurs prennent feu au décollage ou en vol ; que, pour ce qui concerne l'incident survenu en vol, la baisse de pression d'huile signalée par le voyant alarme d'huile, l'arrêt moteur de précaution, ou l'arrêt moteur d'urgence ne font l'objet d'aucune répartition des tâches... ; qu'il est également aisé de comparer la manière dont les procédures "normales" (section 6) ont été minutieusement réparties par Alain X... et la manière dont les procédures d'urgence ne l'ont pas été, de telle sorte que l'intéressé ne saurait alléguer une incapacité à rédiger une répartition claire et accessible ; que la Cour tient donc pour constant qu'Air Tahiti et à tout le moins Alain X... ont bâclé la rédaction du manuel d'exploitation ;

"alors que la violation d'une obligation particulière de sécurité prévue par la loi ou le règlement suppose la méconnaissance d'une prescription rendue obligatoire par la loi ou le règlement et que la cour d'appel, qui a constaté que l'arrêté du 5 novembre 1987 imposant à toute compagnie aérienne l'établissement d'un manuel d'exploitation se contentait, dans son annexe IV, de "proposer un canevas de rédaction", ne pouvait considérer que le fait qu'Alain X... n'ait pas suivi ce canevas constituait la violation d'une obligation particulière de sécurité prévue par la loi ou le règlement ;

"alors que, si les juges disposent d'un pouvoir souverain pour apprécier les documents qui leur sont soumis, c'est à la condition que leurs constatations ne contredisent pas de manière évidente le contenu de ces documents et que, par conséquent, la cour d'appel ne pouvait pas, en contradiction avec le contenu du manuel d'exploitation et notamment de la page 2 section 8.2.1.2è partie intitulée "répartition des tâches", affirmer, par un motif qui est un soutien nécessaire de sa décision, qu'il ne faisait aucune place à une répartition des tâches ;

"alors que la cour d'appel ne pouvait considérer que la remise par Alain X... au commandant de bord Eric A... de ce manuel d'exploitation, document que, par une motivation erronée, elle considérait comme lacunaire, constituait une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer ou la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité prévue par la loi ou le règlement alors qu'elle constatait expressément que Francis Y..., chef de la division "transports aériens" au sein du SEAC, qui avait le contrôle effectif de la compagnie Air Tahiti, avait visé ce manuel ce qui impliquait nécessairement qu'Alain X... était bien fondé à être convaincu que ce document répondait aux prescriptions légales et réglementaires" ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, pour déclarer Alain X... coupable d'homicides involontaires, l'arrêt relève que cet instructeur a formé au pilotage du Z... 228 les équipages de la compagnie "à la va-vite" et selon un programme qui n'avait pas été approuvé par le service d'Etat de l'aviation civile ; que, notamment, Eric A... a été admis à l'examen de stage théorique avec une moyenne générale inférieure à celle requise et malgré des "notes désastreuses" sur les questions portant sur les procédures d'urgence et n'a pas été suffisamment entraîné à voler sur l'appareil ; que le manuel d'exploitation de l'avion remis aux pilotes, rédigé par le prévenu, omettait de préciser, pour de nombreux incidents susceptibles de se produire en vol, et notamment pour celui à l'origine de l'accident du 18 avril 1991, la répartition des tâches entre les divers membres de l'équipage ;

Que les juges, après avoir observé que les manquements reprochés à l'instructeur expliquent en partie les fautes du pilote et ont ainsi conduit à l'accident, énoncent qu'Alain X... a contribué à créer le dommage, en déclarant apte au pilotage et en programmant sur un vol un commandant de bord dont il connaissait l'insuffisance professionnelle, et de surcroît, sans lui fournir, pour la préparation du vol, un manuel d'exploitation approprié ;

Attendu qu'en l'état de ces seuls motifs d'où il résulte que le prévenu a commis une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, la cour d'appel a justifié sa décision ;

D'où il suit que les moyens doivent être écartés ;

Sur le premier moyen de cassation de Francis Y..., pris de la violation des articles 6 de la convention européenne des droits de l'homme, 11 bis A de la loi n° 83.634 du 13 juillet 1983 modifiée, 319 ancien du Code pénal, 121-3, 221-6 du

Code pénal, 388, 591 et 593 du Code de procédure pénale ;

"en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré le demandeur coupable d'homicides involontaires ;

"aux motifs, sur l'étendue de la saisine de la juridiction répressive, que si le juge répressif ne peut statuer sur des faits autres que ceux qui lui sont déférés et distincts de ceux visés dans la prévention, il lui appartient en revanche de retenir tous les faits qui, bien que non visés dans le titre de poursuite, ne constituent que des circonstances du fait principal qui lui est déféré ; il s'en déduit que si le juge répressif ne peut statuer que sur le délit d'homicides involontaires retenu par l'ordonnance de renvoi, il n'est pas lié par l'exposé des faits et circonstances de la cause consigné dans ce document ou dans le réquisitoire qui lui fait corps et qu'il reste libre de rechercher tous autres faits et circonstances contenus dans les pièces de l'information relatives au délit d'homicides involontaires visés à la prévention, l'exposé contenu dans l'ordonnance de renvoi n'étant qu'une liste indicative et non exhaustive des faits et circonstances du fait principal (arrêt p. 36) ; qu'il a été reproché à Guy B..., directeur du Service d'Etat de l'aviation civile pour la Polynésie (SEAC) et à Francis Y..., chef de la division "transports aériens" chargée au sein du SEAC du contrôle technique et de formation aéronautique, une déficience dans le contrôle de tutelle, car la mise en danger des équipages et des passagers à laquelle conduisait la précipitation d'Air Tahiti n'a pas été détectée par le SEAC, alors que la mise en service d'un appareil nouveau par une compagnie de transports devait amener les services de contrôle à redoubler de vigilance ; il leur a été plus particulièrement reproché de n'avoir détecté ni l'absence d'approbation du programme de qualification de type ni le manque de rigueur dans la formation des équipages, ni les insuffisances du matériel d'exploitation mis à disposition des équipages tant pour leur formation que pour le pilotage en ligne (arrêt p. 50) ;

que, sur les obligations du SEAC, l'arrêté du 5 novembre 1987, dans sa rédaction applicable au moment des faits, pose toute une série d'obligations à la charge des services de l'aviation civile ;

que l'article 4.1.2 impose ainsi à l'Administration de s'assurer (au travers du contrôle de la qualité du manuel d'exploitation) que l'exploitation forme un ensemble cohérent et que la politique définie par l'entreprise, les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité ; que l'article 4.1.3 dispose que l'entreprise de transports doit déposer son manuel d'exploitation auprès du SEAC avant la mise en service de l'avion et qu'en cas de dépôt provisoire, le service compétent fixe le délai dans lequel l'entreprise doit avoir déposé un manuel conforme aux exigences de la réglementation ; que l'article 4.1.4 dispose que le SEAC peut imposer des modifications au manuel d'exploitation lorsqu'il constate que le manuel n'est pas conforme à la réglementation ou que les personnels concernés par l'exploitation méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes ; que l'article 4.3.2 dispose encore que le SEAC peut demander à l'exploitant de l'entreprise de leur démontrer que le contenu du manuel déposé répond aux exigences de la réglementation ; que l'article 6.2.5 dispose enfin que l'avion doit être exploité à trois - deux pilotes et un mécanicien naviguant - sauf dérogation du ministre accordée après enquête des services locaux sur le point de savoir si une exploitation sans mécanicien peut se faire dans des conditions de sécurité satisfaisantes ; que, dans une note adressée au juge d'instruction, le directeur général de l'aviation civile a précisé le rôle du SEAC en matière de contrôle du manuel d'exploitation ; qu'il a indiqué que les manuels d'exploitation étaient déposés en deux exemplaires au SEAC qui en transmettait un au SFACT et que le SEAC n'avait pas à effectuer de contrôle a priori de ces documents en vue de leur approbation (les compagnies aériennes travaillant sous leur propre responsabilité), mais qu'il était en droit d'effectuer des contrôles a posteriori de ce manuel et en droit d'imposer à cette occasion des modifications des manuels lorsque le contenu desdits manuels s'avérait non conforme à la réglementation ou lorsqu'il apparaissait que les personnels concernés méconnaissaient des règles de sécurité (arrêt p. 50 et 51) ;

que l'OCV et le SFACT, corps d'inspection de la DGAC, ont opéré une inspection de la compagnie Air Tahiti du 4 au 11 mars 1991, c'est-à-dire 5 semaines avant le crash du Z..., et en ont dressé rapport dans les semaines qui ont suivi ; (...) que l'inspection a observé que l'activité importante par pilote (nombre annuel d'heures de vol de 850 heures en moyenne pour les pilotes et de 875 heures en moyenne pour les co-pilotes, le maximum prévu par la convention collective de Polynésie étant de 935 heures) était due à un effectif trop tendu, état de fait qui ne permettait ni d'accorder tous les congés dus, ni d'assurer la réalisation des stages de maintien des compétences (...) ; que l'inspection relevait un manque d'entraînement individuel des pilotes qualifiés sur la machine et relevait encore que le pilotage se faisait à deux équipiers alors qu'en l'absence de dérogation ministérielle les vols devaient impérativement être effectués à trois dont un mécanicien ; que, toujours en ce qui concerne le Z..., l'inspection stigmatisait l'insuffisance du matériel d'exploitation et particulièrement des sections 6, 7 et 8 relatives aux procédures de pilotage en situations, normale, occasionnelle ou d'urgence ; elle relevait que ces trois secteurs se bornaient à reprendre in extenso le contenu du manuel constructeur (de 1989) sans traitement, à la suite de chaque procédure particulière, du rôle imparti à chacun des membres de l'équipage ; elle notait encore qu'il existait bien une répartition des tâches à la fin de la section 6, mais que celle-ci, en ce qu'elle était "globalisée" en fin de section, était peu pratique ; qu'en revanche, la répartition des tâches était quasiment inexistante à la fin des sections 7 (procédures occasionnelles) et 8 (procédures d'urgence) ;

que ce rapport d'inspection devait être ultérieurement contesté par les responsables d'Air Tahiti et par Francis Y... et Guy B... au motif essentiel que, si l'inspection avait bien eu lieu avant l'accident, le rapport avait été rédigé après celui-ci et qu'il pouvait donc avoir été modifié en conséquence ; les intéressés en voulaient pour preuve le compte-rendu établi par le chef d'exploitation d'Air Tahiti lors du "débriefing" fait par les inspecteurs Lacaze et Vigneron, compte-rendu qui ne fait nullement état des critiques relatives au manuel d'exploitation ; cela étant, force est de constater (...) que ce moyen n'est guère pertinent dès lors que le document visé n'est qu'une note de "débriefing" établi 15 jours après le "débriefing" et qu'elle a été rédigée par un des membres d'Air Tahiti sans contreseing des inspecteurs (arrêt p. 52 et 53) ;

que l'enquête du BEA a également stigmatisé l'absence de contrôle de l'administration de tutelle ; que la commission a rappelé que, selon la répartition des tâches fixées entre l'administration centrale et les directions régionales de l'aviation civile, le SEAC avait le contrôle direct des compagnies aériennes autres que celles du groupe Air France et qu'à ce titre il lui incombait notamment d'approuver les programmes de maintien de compétences, de recevoir et contrôler les manuels d'exploitation, de diligenter des enquêtes techniques nécessaires lors de toute demande d'autorisation de transport aérien et de lever les réserves techniques éventuelles ; que la commission a constaté qu'en l'espèce les services locaux de l'aviation civile n'ont pas détecté et fait corriger par Air Tahiti une situation préoccupante au plan de la sécurité sur de nombreux points et dont certains aspects (l'insuffisance de maintien du contrôle des connaissances) duraient depuis plusieurs années ; elle a relevé que le SEAC avait laissé subsister pendant plusieurs années une situation de non-dépôt par Air Tahiti de son programme de "maintien de compétence" ; qu'elle n'avait pas approuvé le programme de qualification type Z... non déposé dans les formes par Air Tahiti (mais communiqué directement à l'OCV par Alain X...) ; qu'elle n'a réalisé que tardivement que cette compagnie mettait en ligne le Z... avec un manuel d'exploitation insuffisant ; elle a conclu de manière formelle, que cette défaillance du contrôle de tutelle a constitué un facteur aggravant dans l'enchaînement des causes qui ont conduit à l'accident (arrêt p. 53 et 54) ;

que Francis Y... et Guy B... soutiennent que le défaut de contrôle du maintien de compétence et que le défaut de dépôt du programme de qualification de type ne sont pas retenus dans l'ordonnance de renvoi et qu'en toute hypothèse l'approbation du programme de qualification de type ne relève pas de leur compétence mais de celle du SFACT ; qu'en ce qui concerne le manuel d'exploitation mentionné dans l'ordonnance de renvoi, Francis Y... et Guy B... font observer qu'ils ont effectué, pour leur part, les diligences normales qui leur incombent, au sens de la loi du 10 juillet 2000, dès lors qu'aux termes de la réglementation applicable, ils n'étaient pas tenus d'effectuer un contrôle a priori dudit manuel et dès lors que le contrôle a posteriori était une compétence partagée avec l'OCV et le SFACT, lesquels, lors de leur inspection de mars 1991, n'ont rien trouvé à redire à ce manuel ; que la Cour ne tient pas pour pertinentes les observations présentées ;

que le défaut de contrôle de compétence et le défaut de vérification du dépôt du programme de qualification de type ont bien été reprochés aux prévenus en cours d'instruction, au titre des défaillances de la tutelle de la compagnie dont ils avaient la charge, et ce à la suite des jonctions à la procédure des rapports du SFACT et de la commission d'enquête BEA ; s'il est vrai par ailleurs que l'approbation du programme de qualification de type ne relevait pas de leur compétence, le dépôt de ce programme relevait de celle-ci et il leur appartenait d'avertir les services métropolitains de l'administration civile que la compagnie Air Tahiti mettait en oeuvre un programme de formation des pilotes sans qu'il y ait eu un retour du dossier avec l'approbation du service compétent ; ainsi que l'attestent diverses correspondances figurant au dossier, le SEAC ne s'est préoccupé de cet état de choses qu'après l'accident ; qu'en ce qui concerne le manuel d'exploitation, il n'est pas fait grief aux intéressés de ne pas avoir effectué un contrôle a priori de ce document ; il est fait grief au SEAC - particulièrement à Francis Y... - d'avoir constaté, à l'occasion d'un contrôle a posteriori effectué le 3 novembre 1990, les insuffisances graves affectant ce document (pagination, procédures d'urgence, répartition de tâches), d'avoir suspendu l'exploitation de l'appareil pour ce juste motif entre le 3 et le 6 novembre 1990, puis d'avoir levé cette suspension le 6 novembre, alors que - ainsi qu'en atteste la simple lecture du manuel

- ces insuffisances persistaient ; de n'avoir à aucun moment imposé un délai à Air Tahiti pour mettre ce document en conformité avec la réglementation, de telle sorte que le 11 mars 1991, lors de l'inspection de la SFACT, et le 18 avril 1991, lors de l'accident, ces insuffisances étaient encore patentes ; la Cour tient donc pour constant que le SEAC a omis d'assurer la tutelle de la compagnie Air Tahiti lors de la mise en service du Z... ; que, sur ce point, c'est la responsabilité de Francis Y... qui est engagée dès lors qu'en sa qualité de chef de la division "transports aériens" au sein du SEAC, c'est lui qui avait le contrôle effectif de la compagnie Air Tahiti, que c'est lui qui a visé le manuel d'exploitation, que c'est lui qui a "régularisé" le dossier et autorisé la reprise d'exploitation du Z... malgré les insuffisances de ce document et que c'est lui qui s'est abstenu d'enjoindre à Air Tahiti de se mettre en conformité à bref délai (arrêt p. 54 à 56) ;

que la Cour constate que le SEAC et plus particulièrement Francis Y... ont commis une faute en n'assurant pas une tutelle suffisante de l'activité de la compagnie Air Tahiti et notamment en ne contrôlant pas la formation des pilotes et la rédaction du manuel d'exploitation, alors que la mise en service d'un appareil nouveau par une compagnie de transports doit amener les services de contrôle à redoubler de vigilance (arrêt p. 64) ; que, depuis l'ordonnance de renvoi, la base légale des poursuites a été modifiée par les lois du 13 mai 1996 et 10 juillet 2000 (...) ; que la Cour relève que les faits entrent dans les prévisions de la loi nouvelle (...) ; que Francis Y..., poursuivi pour homicides involontaires, s'est abstenu de prendre les mesures permettant d'éviter le dommage et a, à cette occasion, violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité et commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, en n'imposant pas à la compagnie Air Tahiti de modifier le manuel d'exploitation servant de support à la formation des pilotes et servant de référence de sécurité lors des vols en ligne, alors qu'il en connaissait les graves lacunes et alors que, pour ce juste motif, son service avait pendant un temps interdit de vol le Z... (arrêt p. 65 à 67) ;

"1) alors que, d'une part, les tribunaux ne peuvent légalement statuer que sur les faits relevés par l'ordonnance de renvoi ou par la citation qui les a saisis ; que la personne poursuivie a lieu en effet d'être préalablement et exactement informée de la nature et de la cause de la prévention ; qu'ainsi, la juridiction de jugement ne peut s'emparer de faits distincts non visés par l'ordonnance de renvoi au prétexte qu'ils avaient été évoqués durant l'instruction ; que l'ordonnance de renvoi reprochant au prévenu l'insuffisance d'un manuel d'exploitation, la Cour ne pouvait légalement ajouter à la prévention d'autres faits relatifs à la tutelle des services du requérant sur la compagnie Air Tahiti ;

"2) alors que, d'autre part, un lien de causalité certain entre la faute et le décès est exigé pour l'application des articles 221-6 et 121-3 du Code pénal ; qu'en l'état d'un accident aérien procédant de la faute exclusive du pilote qui ne s'était pas conformé aux procédures, détaillées dans son manuel d'exploitation, dont les premiers juges avaient expressément relevé l'existence et la pertinence, les prétendues imperfections formelles dudit manuel, non utilisé par le pilote, n'ont pu jouer aucun rôle causal dans la genèse de l'accident ; que de ce chef l'arrêt manque de base légale ;

"3) alors que, de troisième part, les deux types de fautes qualifiées par le quatrième alinéa de l'article 121-3 du Code pénal - violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité - sont exclusives l'une de l'autre ; qu'en retenant cumulativement deux qualifications incompatibles sur la foi d'une affirmation d'ordre général, la Cour a commis une erreur de droit ;

"4) alors que, de quatrième part, en se bornant à affirmer l'existence de défaillances de tutelle sur la politique de formation des pilotes de la compagnie aérienne et sur l'insuffisance prétendue du contenu du manuel d'exploitation établi sous la responsabilité de la compagnie, et d'ailleurs conforme au canevas proposé par l'arrêté du 5 novembre 1987 en son annexe IV, la Cour n'a caractérisé ni une obligation particulière de prudence prévue par la loi ou le règlement ni une violation manifestement délibérée de ce type d'obligation ;

"5) alors que, de cinquième part, les améliorations susceptibles d'être apportées au manuel d'exploitation après analyse du sinistre notamment par les services d'inspection et les experts, ne définissent rétrospectivement aucune obligation particulière sujette à violation manifestement délibérée ;

"6) alors que, de sixième part, aucune faute caractérisée exposant autrui en connaissance de cause à un risque d'une particulière gravité ne saurait légalement être inférée de la levée de l'interdiction de vol du Z... justifiée par les compléments entre-temps apportés au manuel d'exploitation, lequel comprenait bien en conséquence l'ensemble des procédures de nature à éviter le sinistre si elles avaient été suivies par le pilote" ;

Attendu que, pour déclarer Francis Y... coupable d'homicides involontaires, les juges d'appel, après avoir rappelé les obligations que la tutelle des entreprises de transport aérien fait peser sur les services de l'aviation civile en matière de sécurité, relèvent que le prévenu, chargé du contrôle de la compagnie Air Tahiti, a autorisé la reprise de l'exploitation de l'avion, un temps suspendue par son service à raison des insuffisances du manuel d'exploitation servant de support à la formation des pilotes, sans imposer à la compagnie de compléter ce document dont il connaissait les graves lacunes ;

Que les juges en déduisent que Francis Y..., qui s'est ainsi abstenu de prendre les mesures permettant d'éviter le dommage, a commis une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer ;

Attendu qu'en l'état de ces seules énonciations, la cour d'appel, qui n'a pas méconnu l'étendue de sa saisine, a justifié sa décision ;

Que le moyen ne saurait, dès lors, être admis ;

Sur le sixième moyen de cassation d'Alain X..., pris de la violation des article 319 de l'ancien Code pénal, 221-6 du Code pénal, 1382 du Code civil, 2, 3, 591 et 593 du Code de procédure pénale, violation de la loi des 16 et 24 août 1790, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré recevable l'action des parties civiles à l'encontre d'Alain X... et l'a condamné à verser des dommages-intérêts au consorts E... ;

"au motif qu'Alain X... n'est pas intervenu dans la commission des faits comme "déléataire de la puissance publique", mais simplement comme instructeur "agrée" par la DGAC salarié au sein de la compagnie Air Tahiti et comme chef du personnel navigant ;

"alors qu'agit comme déléataire de la puissance publique, l'instructeur d'une compagnie aérienne qui déclare un pilote apte au pilotage d'un avion dans la mesure où la délivrance de ce titre de compétence résulte d'une épreuve administrative conduite sous la responsabilité exclusive dudit instructeur et que l'arrêt, qui constatait expressément qu'Eric A... avait été déclaré apte à piloter le Z... à l'issue des épreuves que lui avait fait passer Alain X... et qui estimait que la délivrance de ce titre de compétence constituait une faute à l'origine indirecte du dommage, ne pouvait, sans méconnaître le principe de la séparation des pouvoirs, déclarer recevable l'action des parties civiles à l'encontre d'Alain X... et le condamner en outre à verser des dommages-intérêts aux consorts E..." ;

Attendu que, pour écarter l'exception d'incompétence du juge répressif et prononcer sur les intérêts civils à l'encontre de la compagnie Air Tahiti et d'Alain X..., la cour d'appel relève que le prévenu, salarié de la compagnie, n'est pas intervenu en qualité de déléataire de la puissance publique ;

Attendu qu'en cet état, la cour d'appel a justifié sa décision ;

D'où il suit que le moyen ne peut qu'être écarté ;

Mais sur le cinquième moyen de cassation d'Alain X..., pris de la violation des articles 4, 51-1 et 319 de l'ancien Code pénal, 112-1, 221-6 et 221-10 du Code pénal, 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a prononcé à l'encontre d'Alain X..., déclaré coupable d'homicides involontaires commis sous l'empire de l'ancien Code pénal, la peine complémentaire de publication, peine qui n'était pas légalement applicable à la date des faits" ;

Et sur le second moyen de cassation de Francis Y..., pris de la violation des articles 111-3, 112-1, 131-35, 221-6, 221-10 du code pénal, 319 de l'ancien code pénal, 591 et 593 du Code de procédure pénale ;

"en ce que la Cour a ordonné la publication intégrale de son arrêt dans deux quotidiens locaux ;

"alors qu'une peine complémentaire non applicable à la date des faits ne peut être prononcée sans rétroactivité illégale en vertu d'une loi postérieure" ;

Les moyens étant réunis ;

Vu l'article 111-3 du Code pénal ;

Attendu que, selon ce texte, nul ne peut être puni d'une peine qui n'est pas prévue par la loi ;

Attendu qu'après avoir déclaré Alain X... et Francis Y... coupables d'homicides involontaires, l'arrêt attaqué les condamne à une mesure de publication de la décision ;

Mais attendu qu'en prononçant ainsi une peine complémentaire non prévue par l'article 319 ancien du Code pénal en vigueur à la date des faits, la cour d'appel a méconnu le texte susvisé et le principe ci-dessus rappelé ;

D'où il suit que la cassation est encourue de ce chef ; qu'il convient d'en étendre le bénéfice au prévenu Eric A..., qui ne s'est pas pourvu ;

Par ces motifs,

CASSE et ANNULE, par voie de retranchement, l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Papeete, en date du 29 mars 2001, en ses seules dispositions ayant condamné les demandeurs à une mesure de publication, toutes autres dispositions étant expressément maintenues ;

Dit que la cassation prononcée aura effet à l'égard d'Eric A... ;

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 Papeete et sa mention en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement annulé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de Cassation, chambre criminelle, et prononcé par le président le quinze octobre deux mille deux ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre ;