

COUR D'APPEL DE PAPEETE

Prononcé publiquement 23 janvier 2020, par la chambre statuant en matière d'appel correctionnel, sur appel des jugements du tribunal correctionnel de Papeete rendus le 22 janvier 2019 enregistrés sous les numéros 27 et 28.

PARTIES EN CAUSE DEVANT LA COUR :

1- SOCIETE Air Moorea prise en la personne de son représentant légal M. Manate Vivish, prévenu et appelant,
BP 6019 - 98734 FAAA

Comparant et assisté de Me Quinquis, avocat au barreau de Papeete, Me Le Guillou et Me Limnai, avocats au barreau de Paris

2- CHANSEAU Freddy, prévenu et appelant,
Né le 21 décembre 1966 à PAPEETE

Fils de Chanseau André et de LIU YIET Louis
Demeurant Lot 2 Toarotu Rahi - PK 13 c/montagne - 98718 PUNAAUIA
De nationalité française

Comparant et assisté de Me Quinquis, avocat au barreau de Papeete, Me Le Guillou et Me Limnai, avocats au barreau de Paris

3- GOBIN Jacques, prévenu et appelant,
Né le 20 avril 1951 à CHINON

Demeurant 16 lotissement de Lartigue - 10230 SAUBION
De nationalité française

Comparant et assisté de Maître Jourdainne Gilles, avocat au barreau de PAPEETE

4- LOISEL Stéphane, prévenu et appelant,
Né le 14 mars 1967 à FONTENAY AUX ROSES

Demeurant 13 route du Bassin de Koé - 98835 DUMBEA
De nationalité française

Comparant et assisté de Maître Mestre François, avocat au barreau de PAPEETE

5- QUEMENEUR Didier, prévenu et appelant,
Né le 16 octobre 1970 à BREST

Demeurant Résidence Belle Rive appart 45 - 52 route Nationale - 74500 SAINT GINGOLPH
De nationalité française

Comparant et assisté de Maître Lau James, avocat au barreau de PAPEETE

6- RATSIMBAZAFY Andriamanonjisoa, prévenu et appelant,
Né le 12 mai 1953 à TANANARIVE (MADAGASCAR)
Comparant et assisté de Me Derache, Me N'diaye et Me Bryden, avocats au
barreau de PARIS

7- TINOMANO Jean-Pierre Tohitika, prévenu et appelant,
Né le 24 novembre 1956 à OTEPA HAO
Fils de HENNEBUISE Stelio et de Tinomano Hélène Tuputea
Demeurant Les terrasses de Taapuna appt 32 - 98718 PUNAAUIA
De nationalité française
Comparant et assisté de Maître Fromaigeat Sylvain, avocat au barreau de
PAPEETE

8- YEUNG Guy, prévenu et intimé
Né le 25 décembre 1942 à UTUROA
Demeurant Pic Rouge Le Griffon Tipaerui - 98713 PAPEETE
De nationalité française
Comparant et assisté de Me Gaultier, avocat au barreau de PAPEETE et Me
Foreman, Me Philippart, avocats au barreau de PARIS

LE MINISTÈRE PUBLIC :
appelant incident et principal,

PARTIES CIVILES

1- L'Association 987, association de défense des familles des victimes de la
catastrophe aérienne de Moorea, appelant

Représentée par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude, avocat
au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par Me Bellecave,
avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen représenté par Me
Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard & Petitot représentée par
Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au barreau de Papeete ;
Représentée à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

2- La Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accident collectifs - SOS
Catastrophes & Terrorisme (FENVAC), appelant

Représentée par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude, avocat
au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par Me Bellecave,
avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen représenté par Me
Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard & Petitot représentée par
Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au barreau de Papeete ;
Représentée à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

3- La Famille de Pierre Coissac

Madame Joanna Zaborniak épouse Coissac, appelante,
Née le 19 août 1966 à Londres (Royaume-Uni), de nationalité française,
Enseignante, demeurant à Punavai Nui, Punaauia, Tahiti, Polynésie française,
Comparante et assisté de son conseil Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes,

Monsieur Tom Coissac, appelant et mineur,
Représenté par son représentant légal Madame Joanna Zaborniak épouse
Coissac, né le 16 mars 2007 à Papeete,
de nationalité française, demeurant à Punavai Nui, Punaauia, Tahiti, Polynésie
française,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Thibault Coissac, appelant et mineur,
Représenté par son représentant légal Madame Joanna Zaborniak épouse
Coissac, Né le 16 mars 2007 à Papeete,
de nationalité française, demeurant à Punavai Nui, Punaauia, Tahiti, Polynésie
française,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Jean-Pierre Coissac, appelant,
Né le 07 mai 1941 à Limoges (87),
de nationalité française, demeurant 34, rue Jean Moulin, 23000 GUERET,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Pierrette Jeanrot épouse Coissac, appelant,
Né e le 06 octobre 1942 à Dun-le-Palestrek (23), de nationalité française,
demeurant 34, rue Jean Moulin, 23000 GUERET,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Christophe Coissac, appelant,
Né le 17 août 1973 à Guéret (23), de nationalité française, demeurant 5,
impasse des Ormeaux, 85550 La Barre de Monts,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Maryline Giraud, appelante,
Née le 22 septembre 1975 à Limoges (87), de nationalité française, demeurant
5, impasse des Ormeaux, 85550 La Barre de Monts,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Leelou Teani Marie Coissac, appelante et mineure,
Représentée par ses représentants légaux Monsieur Christophe Coissac, son
père et Madame Maryline Giraud, sa mère, née le 19 mai 2003 à Papeete,
Polynésie Française,
de nationalité française, demeurant 5, impasse des Ormeaux, 85550 La Barre
de Monts,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

4- Famille de David Corre

Monsieur Daniel Corre, appelant,
Né le 16 mai 1944, à Bougie (Algérie), de nationalité française, demeurant 959,
chemin du Fort Rouge, 83200 Toulon,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Nicole Quéguinier épouse Corre, appelante,
Née le 12 mars 1946, à Brest (29), de nationalité française, demeurant 959,
chemin du Fort Rouge, 83200 Toulon,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Les héritiers de Madame Suzanne Salaün,
Née le 19 février 1920, à Brest (29), de nationalité française, retraitée,
demeurant 90, rue Yves Gliaux, 29200 Brest, décédée à BOHARS (29820) le
25 janvier 2011, à savoir Madame Nicole Queguinier précitée, Madame Danielle
Armelle Queguinier, de nationalité française, demeurant 8 Route de Prat Ar
Men, 29840 PORSPORDER, et Monsieur Jean-Luc Queguinier,

Monsieur Philippe Corre, appelant,
Né le 15 décembre 1969, à Gassin (83), de nationalité française, responsable
ressources humaines, demeurant 69 rue de Kervéanec 56100 LORIENT,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Jean-Luc Queguinier, appelant,
Né le 31 août 1958, à Brest (29), de nationalité française, technicien territorial,
demeurant 30, rue André Millour 29800 LANDERNEAU,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Danielle Armelle Queguinier veuve Mottin, appelant
De nationalité française, technicien territorial, demeurant 8 route Prat Ar Men
29840 PORPODER
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Christel Morré épouse Corre, appelante,
Née le 1er avril 1972, à Paris 12e (75), de nationalité française, ostéopathe,
demeurant 69 rue de Kervéanec 56100 LORIENT
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Maëlle Corre, appelante,
Née le 22 juillet 1998, à Paris 20e (75), de nationalité française, écolière,
demeurant 69 rue de Kervéanec 56100 LORIENT,
Non comparante et représentée par son conseil Me Me Rosenthal, avocat au
barreau de Nantes

Madame Oriane Corre, appelante et mineure,
Représentée par son représentant légal M. Philippe Corre, née le 19 octobre
1999, à Paris 20e (75), de nationalité française, écolière, demeurant 69 rue de
Kervéanec 56100 LORIENT,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Ancelin Corre, appelant et mineur,
Représentée par son représentant légal M. Philippe Corre, né le 28 février 2002,
à Lorient (56),
de nationalité française, écolier, demeurant 69 rue de Kervéanec 56100
LORIENT,
Non comparant et représenté par Me Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montigny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &

Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Vanina Mu Si Yan veuve Corre, intimée,
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindozi boulevard
Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparante et ayant pour avocat Me Pindozi avocat au barreau de
Papeete,

Madame Vaema Corre, mineure et intimée,
représentée par sa représentante légale en la personne de sa mère, Vanina Mu
Si Yan veuve Corre
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindozi boulevard
Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparante et ayant pour avocat Me Pindozi avocat au barreau de
Papeete,

Madame Hinalea Corre, mineure et intimée
représentée par sa représentante légale en la personne de sa mère, Vanina Mu
Si Yan veuve Corre
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindozi boulevard
Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparante et ayant pour avocat Me Pindozi avocat au barreau de
Papeete,

5- Famille de Frédéric Donzel

Madame Delphine, Marie, Marguerite, Lucienne Mourgues épouse Donzel,
appelante,
Née le 11 février 1970, à Ganges (34), de nationalité française, enseignante,
demeurant Rue Gérard 36 1040 BRUXELLES
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Paris,

Madame Anna Donzel, appelante,
Née le 18 décembre 1997, à Levallois-Perret (92), de nationalité française,
écolière, demeurant Rue Gérard 36 1040 BRUXELLES,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Clara Donzel, appelante,
Née le 18 août 2001 à Thionville (91), de nationalité française, écolière,
demeurant Rue Gérar 36 1040 BRUXELLES,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Alain Donzel, appelant,
Né le 14 février 1937, à Avèze (30), de nationalité française, retraité, demeurant
7, avenue du Vigan, 34190 Ganges,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Roselyne Martial épouse Donzel, appelante,
Née le 25 juillet 1934, à Ganges (34), de nationalité française, retraitée,
demeurant 7, avenue du Vigan, 34190 Ganges
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Nicolas Donzel, appelant,
Né le 13 juin 1976, à Ganges (34), de nationalité française, chimiste, demeurant
115, rue Laennec, 34000 Montpellier,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Paris,

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;

Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

6- Famille de Bruno Druet

Madame Titaina Neti de Montluc, appelante,
Née le 5 avril 1960, à Papeete, de nationalité française, employée à la CPS,
demeurant Résidence Terua, Erima, Polynésie française.
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Vaitia Druet, appelante,
Née le 12 septembre 1984, à Papeete, de nationalité française, assistante de
direction, demeurant Mamao, avenue du Régent, Paraita, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Toareia Druet, appelante,
Née le 12 septembre 1984, à Papeete, de nationalité française, agent OPT,
demeurant Arue, Résidence Terua, Lot 33, Erima, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Paris,

Madame Eliane Raymonde Bonseignour, appelante,
Née le 30 septembre 1935 à Paris 10^{ème},
ayant élu domicile chez Maître Lequerre-Derbise 79 avenue Danielle Casanova
- Bat A- Appat 1 94200 IVRY SUR SEINE
Comparante et assistée de son conseil Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Alain Georges Druet, appelant,
Né le 24 août 1955 à Paris 15^{ème}, ayant élu domicile chez Maître LEQUERRE-
DERBISE 79 avenue Danielle Casanova - Bat A- Appat 1 94200 IVRY SUR
SEINE

Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat aubarreau de Paris,

Monsieur David Vongy, appelant,
Né le 01 février 1980 à Papeete, de nationalité française, demeurant Résidence
Nohoarii 98701 Arue, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Hei Rani Ah-Min, appelant,
Né le 05 février 1984 à Cayenne, de nationalité française, demeurant PK 8 côté
montagne résidence Helmanu Les hauts d'Outumaoro 98718 Punaauia,
Polynésie française,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

7- Famille de Moetia Fourreau

Madame Catherine Noble-Demay, appelante,
Née le 16 novembre 1953, à Papeete, de nationalité française, artiste,
demeurant Lotissement Le Lotus n°51, Punaauia, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Anne-Marie Ferrand, appelante,
Née le 5 décembre 1927, au Trevoux (29), de nationalité française, retraitée,
demeurant Résidence les Hauts de Matatia, Punaauia, Polynésie française.
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Alban Noble-Demay, appelant,
Né le 8 février 1984, à Papeete, de nationalité française,
demeurant Lotissement Le Lotus, Lot n°51, Punaauia, Polynésie française.
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Eric Noble-Demay, appelant,
Né le 17 juin 1952, à Paris 15^e (75), de nationalité française, directeur de
société, demeurant Lotissement Le Lotus n°51, Punaauia, Polynésie française.
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Nicolas Fourreau, appelant
Né le 7 juin 1972, à Paris 11^e (75), de nationalité française, directeur de société,
demeurant Lotissement Matahia n° 22, Punaauia, Polynésie française.
Comparant et assisté de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Monsieur Manoa Fourreau, appelant,
Né le 18 avril 2001, à Papeete, de nationalité française, étudiant, demeurant
Lotissement Matahia n° 22, Punaauia, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Madame Moehani Fourreau, appelante et mineur,
Représentant légal M. Nicolas Fourreau, son père
Née le 2 mars 2006, à Papeete, de nationalité française, demeurant
Lotissement Matahia n° 22, Punaauia, Polynésie française,
Non comparante et représentée par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Les héritiers de Monsieur Marc Fourreau, de nationalité française, né le 28 avril
1951 à Quimper (29), retraité, décédé à Neuilly s/Seine 92200 le 2 mai 2013,
à savoir Monsieur Nicolas Roger André Fourreau, directeur général, de
nationalité française, né à Paris (75011) le 7 juin 1972, demeurant à FAA'A
(98704) BP 62416 TAHITI (Polynésie Française) et Monsieur Yann Thomas
Fourreau, directeur d'exploitation, de nationalité française, né à Paris (75017) le
5 septembre 1979, demeurant à Courbevoie (9240) 15 rue Victor Hugo.

Madame Stephane Martin, appelante,
ayant pour adresse BP 5277-98716 PIRAE
Non comparante et représentée par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Monsieur Roland Martin, appelant,
ayant pour adresse BP 5277-98716 PIRAE
Comparant et assisté de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Madame Jacqueline Brault épouse Martin, appelante
ayant pour adresse BP 5277-98716 PIRAE
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Madame Capucine Peretti épouse Martin, appelante
demeurant 2116 Paganini Avenue Anderson LAS VEGAS 89052 USA
Non comparante et représentée par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Monsieur Garey Martin, appelant
demeurant 2116 Paganini Avenue Anderson LAS VEGAS 89052 USA
Non comparant et représenté par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Madame Nathalee Martin, appelante
demeurant Faanui c/mer 98730 BORA BORA
Non comparante et représentée par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

8- Famille de Michel GAUCHÉ

Madame Martine GAUCHÉ, appelante
Née le 23 octobre 1950, à Cavailon (84), de nationalité française, sans
profession, demeurant 24, avenue du Général Michel Bizot, 75012 Paris.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

9- Famille de Hélène Adenata Liao

Monsieur Petero Tehuritaou, appelant,
Né le 25 octobre 1972, à Papeete, de nationalité française, gérant de société,
demeurant PK 22,5 côté montage, Haapiti, Moorea, Polynésie française.
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Kulia Maïte Tehuritaou, appelante et mineure,
Représentant légal, son père, M. Petero Tehuritaou, née le 24 septembre 1995,
à Moorea, de nationalité française, étudiante, demeurant PK 22,5 côté
montagne, Haapiti, Moorea, Polynésie française
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Heiura Aroquiamé épouse Sansine, appelante
Née le 15 juillet 1970, à Afareaitu, de nationalité française, sans profession,
demeurant Paopao, Moorea, Polynésie française,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Tevaiatea Tepea, appelant,
Né le 05 mai 1952 à Papeete, de nationalité française, étudiant,
demeurant PK 9,5 côté montagne Paopao Moorea, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Georges Liao, appelant,
Né le 4 décembre 2000, à Moorea, de nationalité française,
demeurant Maatea, Moorea, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Sarah Liao, mineure et appelante,
Représentant légal, son père, Georges Liao,
Née le 15 avril 2003, à Papeete, de nationalité française, lycéenne,
demeurant Maatea, Moorea, Polynésie française,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Charles Liao, mineur et appelant
Représentant légal, son père, Georges Liao,
Né le 25 août 2005, à Papeete, de nationalité française,
demeurant Maatea, Moorea, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Moehau Teritahi, appelant,
Né le 4 novembre 1997, à Papeete, de nationalité française,
demeurant Pirae, quartier Ina, Papeete, Polynésie française
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Teihoarii Teritahi, appelant,
Né le 14 juillet 2002, à Papeete, de nationalité française, lycéen,
demeurant Pirae, quartier Ina, Papeete, Polynésie française,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Etienne Pereitai, appelant,
Né le 21 janvier 1992, à Papeete, de nationalité française, étudiant,
demeurant Afareaitu, PK 8,8 côté montagne, Moorea, Polynésie française
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Tyler Pereitai, appelant,
Né le 28 avril 1995, à Papeete, de nationalité française, étudiant, demeurant
Afareaitu, PK 8,8 côté montagne, Moorea, Polynésie française
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Jade Taura, appelante,
Née le 7 novembre 2001 à Papeete,
demeurant à Afareaitu, PK 9,5 côté montagne, Moorea, Polynésie française,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Daïna Tarere Tiahau épouse Bordes, appelante,
Née le 30 décembre 1963 à Papeete, de nationalité française, demeurant
Immeuble Kaupe Nui Moorea, Polynésie française,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Arii-Ura Sansine, appelant,
Né le 6 avril 1995 à Papeete, de nationalité française,
demeurant PK 9,5 côté montagne Paopao, Moorea, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Hélène Rochette épouse Liao, appelante,
Née le 20 juin 1955, à Papeete, de nationalité française, sans profession,
demeurant PK 9,5 côté montagne Maharepa, Moorea, Polynésie française
Comparante et assistée de son conseil Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Les héritiers de Georges Liao, né le 13 décembre 1939, à Papeete, décédé le 10 août 2007, à savoir Madame Hélène Rochette, Monsieur Georges Liao né le 15 juin 1977, Madame Weena Liao, épouse Teriitahi, Madame Juanita Liao, Monsieur Nelson Liao, Madame Maihere Liao, épouse Pereitai, Heiura Aroquame, épouse Sansine et Mademoiselle Kulia Maïte Tehuritaua.

Monsieur Viritua Rochette, appelant,
Né le 1er novembre 1933, à Teahupoo, de nationalité française, retraité,
demeurant PK 16,900 côté mer Teahupoo, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Georges Liao, appelant
Né le 15 juin 1977, à Papeete, de nationalité française, électricien,
demeurant Maatea, Moorea, Polynésie française.
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;

Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Weena Liao épouse Teriitahi, appelante
Née le 17 décembre 1975 à Afareaitu de nationalité française, sans profession,
demeurant Pirae, quartier Ina, Papeete, Polynésie française,
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

Madame Juanita Liao, appelante,
Née le 3 août 1978, à Papeete, de nationalité française, secrétaire,
demeurant Afareaitu, PK 9,5 c/ Montagne, Moorea, Polynésie française
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

Monsieur Nelson Liao, appelant,
Né le 29 avril 1980, à Papeete, de nationalité française, pâtissier,
demeurant PK 9,5 côté montagne Afareaitu, Moorea, Polynésie française,
BP 4050- 98728 VAIARE
Comparante et assisté de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

Madame Maihere Liao épouse Pereitai, appelante,
Née le 18 septembre 1968, à Afareaitu, de nationalité française, réceptionniste,
demeurant Afareaitu, PK 8,8 côté montagne, Moorea, Polynésie française,
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

10- Famille de Claudio Lillini

Madame Clémentine Changuy, appelante,
Née le 6 septembre 1953 à Papara, de nationalité française, comptable,
demeurant Mahinarama Toparaa Mahana, Lot 14, Mahina, Tahiti, Polynésie
française,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Claudia Lillini, appelante,
Née le 30 avril 1974, à Papeete, de nationalité française, adjointe de direction,
demeurant Lot 83, Les Hauts de Mahinarama, Mahina, Polynésie française,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Les héritiers de Madame Giuseppina Boscolo, épouse Lillini,
Née le 14 février 1925, à Cloggia (Italie) de nationalité française, décédée à
Bois Guillaume, le 11 mars 2016, à savoir Monsieur Roberto Lillini, Madame
Maria Louisa Lillini, Madame Claudia Lillini.
Représentés par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Tefaimiti Mana, appelant,
Né le 17 avril 1997, de nationalité française, étudiant,
demeurant Lot 83, Les Hauts de Mahinarama, Mahina, Polynésie française.
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Manuarii Augier de Montgrenier mineur et appelant,
représenté par son représentant légal, Madame Claudia Lillini, sa mère,
Né le 10 juin 2005, de nationalité française, demeurant Mahinarama Toparaa
Mahana, Lot 14, Mahina, Tahiti, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Maria-Louisa Lillini épouse Ragot, appelante
Née le 10 juillet 1957 à Le Trait (76), de nationalité française, secrétaire,
demeurant 8, rue des Nourolles, 60840 Catenoy,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Les héritiers de Monsieur Roberto Lillini,
Né le 29 mai 1953, à Le Trait (76), de nationalité française, responsable de
services techniques communaux, demeurant 266, route du Havre, 76480
Duclair, décédé le 29 août 2017, à savoir Madame Catherine Lillini, née le 26
janvier 1958 à Déville-lès-Rouen (76), de nationalité française, retraitée,
demeurant 266 Route du Havre, 76480 Duclair, Monsieur Fabien Lillini, né le 14
avril 1982 à Rouen (76), de nationalité française, chargé de projets industriels,
demeurant 21 rue des Prévages, 22130 Saint-Lormel, Madame Claire Lillini, née
le 7 août 1983 à Rouen (76), de nationalité française, éducatrice, demeurant
40ter Chemin Piton Trésor La Montagne (97417) et Monsieur Yann Lillini, né le
18 août 1985 à Rouen (76), de nationalité française, employé dans le commerce
du transit maritime et aérien, demeurant 6 rue du Clos Saint-Martin, Norville
(76330),
Représentés par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Ghislain Ragot, appelant
Né le 29 mars 1989, à Montbrison (42), de nationalité française, étudiant,
demeurant 8, rue des Nourolles, 60840 Catenoy,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Leslie Ragot, appelante,
Née le 22 février 1993, à Arpajon (91), de nationalité française,
demeurant 8, rue des Nourolles, 60840 Catenoy.
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Fabien Lillini, appelant,
Né le 14 avril 1982 à Rouen (76), de nationalité française, chargé de projets
industriels,
demeurant 21 rue des Prévages, 22130 Saint-Lormel.
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Claire Lillini, appelante,
Née le 7 août 1983 à Rouen (76), de nationalité française, éducatrice,
demeurant 4A, rue des Frères 97414 Entre Deux (Réunion),
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Yann Lillini, appelant,
Né le 18 août 1985 à Rouen (76), de nationalité française, employé dans le
commerce du transit maritime et aérien,
demeurant 6 rue du Clos Saint-Martin, Norville (76330),
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

11- Famille de Jean-Paul Moreau

Madame Anne Peneau épouse Moreau, appelante,
Née le 24 juillet 1950, à Nantes (44), de nationalité française, directrice
d'agence,
demeurant Résidence Herakles, 11, rue Franchette, Ouen Toro - 98800
Nouméa - Nouvelle Calédonie
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Christophe Moreau, appelant,
Né le 29 décembre 1973, à Nantes (44), de nationalité française, attaché
d'administration,
demeurant Lotissement Aute 1 lot 13 98711 Pirae, Tahiti, Polynésie française
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Cécile Moreau, appelante
Née le 5 novembre 1976, à Nantes (44), de nationalité française, juriste,
demeurant Résidence Vaimoanatea, Rue Vénus Paofai, Papeete, Tahiti,
Polynésie française
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Noah Temarii, mineur et appelant,
Représenté par Madame Cécile Moreau, sa mère demeurant à la même
adresse,
Né le 17 novembre 2006, demeurant Résidence Vaimoanatea, Rue Vénus
Paofai, Papeete, Tahiti, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Les héritiers de Madame Anne-Marie Lubert,
Née le 6 mars 1921, à Nantes (44), de nationalité française, retraitée, décédée
le 13 juillet 2018 (Loire-Atlantique) en son domicile, 20, rue Etienne Lemerle,
Rezé (44000), à savoir Monsieur Bernard Moreau, son fils, né le 2 avril 1943 à
Nantes (44), de nationalité française, retraité, demeurant 8, allée des Taillis,
Sainte-Luce-sur-Loire (44980), Monsieur Christophe Moreau, son petit-fils, né
le 29 décembre 1973 à Nantes, demeurant Piraé 98716, Lot. N° 13, Aute 1, BP
51791, Nantes (44000), Madame Cécile Moreau, sa petite-fille, le 5 novembre
1976 à Nantes (44), de nationalité française, juriste, demeurant Résidence
Vaimoanatea, Paofai, Papeete, Tahiti, Polynésie française (98713), Madame
Marie-Françoise Moreau, veuve Compagnet, sa soeur, née le 1er novembre
1948, à Nantes (44), de nationalité française, secrétaire, demeurant 2, rue
Cournot, Ancizan (65440), Madame Laurence Wei Moreau, sa petite-fille, née
le 25 avril 1997 à Nantes (44), demeurant 11 rue des Halles, Nantes (44000),
Représentés par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Marie-Françoise Moreau veuve Compagnet, appelante
Née le 1er novembre 1948, à Nantes (44), de nationalité française, secrétaire,
demeurant 2, rue Cournot, 65440 Ancizan
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Bernard Moreau, appelant
Né le 2 avril 1943, à Nantes (44), de nationalité française, retraité,
demeurant 8, allée des Taillis, 44980 Sainte-Luce-sur-Loire,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Reynald Temarii, Intimé
Né le 2 juin 1967 à Papeete, de nationalité française, dirigeant sportif,
demeurant rue Temarii - Piraé - Tahiti,
Non comparant

Madame Laurence Wei Moreau, appelante
Née le 25 avril 1997 à Nantes (44), de nationalité française,
demeurant 11 rue des Halles 44000 NANTES,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

12- Famille et Proches de Rodney John et de Wendy Page

Monsieur Michael Andrew Page, appelant,
Né le 8 mars 1984, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne, menuisier,
demeurant 10 Carvel Place, Ocean Reef, Western Australia, 6027.
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Clifford Joseph Page, appelant,
Né le 31 Mai 1923, à Asansol, Bengal, (Inde), de nationalité australienne,
retraité, demeurant 207-215 Richards Street, Ballarat, état de Victoria, Australie,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Janis Page épouse Wagenfeller, appelante,
Née le 24 juillet 1950, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne,
assistante sociale, demeurant 37 Hanley Street, Avondale Heights, état de
Victoria, Australie,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Peter Clifford Page, appelant,
Né le 6 mai 1954, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne, publicitaire,
demeurant 6 Landale Avenue, Mt Clear, état de Victoria, Australie,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Gary Robert Page, appelant,
Né le 26 novembre 1951, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne,
directeur, demeurant 124 Blind Creek Road, état de Victoria, Australie,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Philip Robert Page, appelant,
Né le 29 septembre 1974, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne,
directeur, demeurant 40 Sago Hill Road, Ballarat, état de Victoria, Australie,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Kye Joseph Page, appelant,
Né le 2 juillet 1988, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne, apprenti
de plombier, demeurant 5 Kent Street, Ballarat, état de Victoria, Australie,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Jennifer Kaye Augier de Montgrenier, appelante,
Née le 13 juillet 1952, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne,
directrice d'établissement, demeurant Lot 35 Blind Creek Road, Ballarat, état de
Victoria, Australie,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Belinda Jane Rose, hart, appelante,
Née le 17 février 1977, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne,
employé de bureau, demeurant RMB H1772 Sago Hill Road, Ballarat, état de
Victoria, Australie,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Veronica Anne Evans, appelante,
Née le 26 juillet 1930, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne, retraité,
demeurant Unit 1, 219 York Street, Ballarat état de Victoria, Australie,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur William James Evans, appelante,
né le 15 novembre 1954, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne,
retraité, demeurant 7 Gladstone Street, Ballarat, état de Victoria, Australie,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Judyth Helen Evans, appelante,
Née le 25 juin 1956, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne, sans
emploi, demeurant Unit 1, 219 York Street, Ballarat, état de Victoria, Australie,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Leanne Veronica Evans, appelante,
Née le 29 mai 1984, à Ballarat (Australie), de nationalité australienne, mère de
maison, demeurant 46 Willow Grove, Ballarat, état de Victoria, Australie,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

13- Famille de Guillaume Ratte

Monsieur Michel Ratte, appelant
Né le 10 mai 1946 à Chalindrey (52), de nationalité française, retraité,
demeurant 822, route des Yvelines, 78830 Bullion
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Fabienne Guedin épouse Ratte, appelante
Née le 18 août 1949, à Colmar (68), de nationalité française, professeur des
écoles, demeurant 822, route des Yvelines, 78830 Bullion,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Renée Thirion, appelante
Née le 28 avril 1924, à Chalindrey (52), de nationalité française, retraitée,
demeurant 35, allée des Mimosas, 85360, La Tranche-sur-Mer.
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Yannick Ratte, appelant
Né le 10 mars 1973, à Colmar (68), de nationalité française. directeur de
société, Monsieur Yannick Ratte, actuellement domicilié au Japon, 1-18-32-1 F
SHOTO Schibuya Ku 150 0046 TOKYO,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

14- Famille de Eric Sesboüé

Madame Eliane Ami épouse Sesboüé, appelante
Née le 4 mars 1969, à Papeete, chef d'escale, demeurant Luis Carrera 23-28
DPTO 302 Vita Cura 7630033 SANTIAGO CHILI
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Hereiti Sesboüé, appelante
Née le 28 février 2001, à Papeete, étudiante, demeurant Luis Carrera 23-28
DPTO 302 Vita Cura 7630033 SANTIAGO CHILI
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Daniel Sesboüé, appelant,
Né le 31 janvier 1936, à Château-Gontier (53), de nationalité française, retraité,
demeurant rue La Ferrage, 83690 Salernes.
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Christiane Ferlandy, appelante
Née le 2 juillet 1941, à Salernes (83), de nationalité française, retraitée,
demeurant rue La Ferrage, 83690 Salernes.
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Monique Ferlandy, appelante
De nationalité française, retraitée, demeurant 277 impasse le Verger, la
Manserve, 83690 Salernes.
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Nelly Maryse Françoise Ferlandy,
De nationalité française, secrétaire, demeurant les Tamarisses, 21 avenue
Frédéric Mistral 13110 Port de Bouc
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Les héritières de Madame Claire Fargues,
Née le 8 août 1920, à Salernes (83), de nationalité française, retraitée,
demeurant 15, rue Victor Hugo, 83690 Salernes, décédée le 3 juillet 2014 à
Salernes, à savoir Madame Christiane Andrée Gisèle Ferlandy, née le 2 juillet
1941 à Salernes (83), de nationalité française, demeurant rue de la ferrage
83690 SALERNES, Madame Monique Jacqueline Pierrette Ferlandy, domiciliée
277 impasse le Verger la Manserve 83690 Salernes, Madame Nelly Maryse
Françoise Ferlandy, secrétaire, domiciliée les Tamarisses, 21 avenue Frédéric
Mistral 13110 Port de Bouc.
Représentés par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Les héritiers de Madame Suzanne Touchard,
Née le 15 avril 1911 à Tunis (Tunisie), de nationalité française, décédée à
Château Gontier le 07 mars 2009, à savoir Monsieur Daniel Sesboüé précité,
Madame Marie-Elise Sesboüé, née le 18 janvier 1938 à Château Gontire
(53200), de nationalité française, retraitée, demeurant 17, rue de Thionville,
53200 Château-Gontier, et Monsieur Yves Sesboüé, née à Chemaze (53200)
le 1er juillet 1944, de nationalité française, retraité, demeurant 20 avenue Joffre,
53200 Château Gontier,
Représentés par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Carole Sesboüé, appelante
Née le 21 octobre 1964, à Château-Gontier (53), de nationalité française,
cérAmiste, demeurant 15, rue Victor Hugo, 83690 Salernes
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Madame Marie -Elise Sesboüé, appelante
Née le 18 janvier 1938, à Château-Gontier (53), de nationalité française,
cérAmiste, demeurant 17, rue de Thionville 53200 Château-Gontier (53)
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Yves Sesboüé, appelant
Né le 01 juillet 1944 à Chemaze, de nationalité française, potier, demeurant 30
avenue Joffre 53200 Château-Gontier (53)
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Yann Sesboüé, appelant
Né le 14 janvier 1969, à Draguignan (83), de nationalité française, potier,
demeurant La Basse Mude, 83690 Salemes
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

15- Famille et Proches de Philippe Taputuarai

Monsieur Philippe Taputuarai, appelant
Né le 17 septembre 1938, à Mahina, Tahiti, de nationalité française, demeurant
Paea, PK 21, côté mer, Polynésie française.
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Marthe Apuaril épouse Taputuarai, appelante
Née le 26 février 1947 à Paea, Tahiti
De nationalité française, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Mireille Taputuarai, appelante
Née le 18 décembre 1947 à Papeete, Tahiti, de nationalité française, demeurant
Pointe Vénus quartier Taputuarau 98709 Mahina, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Hervé Taputuarai, appelant
Né le 03 juillet 1972 à Papeete, Tahiti, de nationalité française, ayant pour
adresse postal BP 11005 98709 Mahina, Polynésie française.
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Sylvie Taputuarai épouse Travers, appelante
Née le 07 juillet 1974 à Papeete, Tahiti, de nationalité française, demeurant Les
Hauts d'Outumaoro Punaauia, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Gilles-Louis André Travers, appelant
né le 14 juin 1956 à Saint-Denis (93), de nationalité française Chef d'entreprise,
demeurant les hauts d'Outumaoro Punaauia, Polynésie française.
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur André Wong, appelant
Né le 30 novembre 1993, à Papeete, lycéen, de nationalité française,
demeurant PK 8 côté montagne résidence Heimanu appartement n° 13 Les
hauts d'Outumaoro 98718 Punaauia, Polynésie française,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Stéphanie Wong, appelante
Née le 16 décembre 1994, à Papeete, de nationalité française, demeurant PK 8 côté montagne résidence Heimanu appartement n° 13 Les hauts d'Outumaoro 98718 Punaauia, Polynésie française,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Philippe Wong, appelant
Né le 24 novembre 1997, à Papeete, de nationalité française, demeurant PK 8 côté montagne résidence Heimanu appartement n° 13 Les hauts d'Outumaoro 98718 Punaauia, Polynésie française,
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude, avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard & Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Teriimana Taputuarai, mineur et intimé
représenté par sa représentante légale en la personne de sa mère, Taumata Ortas épouse Taputuarai
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindoizzi boulevard Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparant et ayant pour avocat Me Pindoizzi avocat au barreau de Papeete,

Monsieur Teraimearii Taputuarai, mineur et intimé
représenté par sa représentante légale en la personne de sa mère, Taumata Ortas épouse Taputuarai
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindoizzi boulevard Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparant et ayant pour avocat Me Pindoizzi avocat au barreau de Papeete,

Monsieur Tekaiwa Taputuarai, mineur et intimé
représenté par sa représentante légale en la personne de sa mère, Taumata Ortas épouse Taputuarai
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindoizzi boulevard Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparant et ayant pour avocat Me Pindoizzi avocat au barreau de Papeete,

Monsieur Tevaita Taputuarai, appelante
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindoizzi boulevard Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparant et ayant pour avocat Me Pindoizzi avocat au barreau de Papeete,

Madame Taumata Ortas épouse Taputuarai, intimé
De nationalité française, ayant élu domicile chez Me Pindoizzi boulevard Pomare, BP 2862 98713 Papeete, Polynésie française.
Non comparante et ayant pour avocat Me Pindoizzi avocat au barreau de Papeete,

16- Famille de Sylvia Teahamai

Madame Dominique Martin, appelante
Née le 24 mai 1953, à Bordeaux (33), de nationalité française, infirmière,
subrogée tutrice du fils de la défunte Michaël Martin demeurant Lotissement
Miri, Résidence Eeva, Lot 45, Punaauia, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montogny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Céline Tinirau épouse Léontieff, appelante
Née le 26 novembre 1960 à Uturoa, Raiatea, Polynésie française, de nationalité
française, demeurant PK 32,500 côté montagne servitude Itchner, Polynésie
française.
Non comparante et représentée par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

Monsieur Olivier Teahamai, appelant
Né le 07 septembre 1966 à Papeete, Tahiti, de nationalité française, demeurant
Saint Hilaire Aroa Teapiri lot 12 98704 Faaa, Polynésie française.
Non comparant et représenté par Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

Madame Juanita Teahamai, appelante
Né le 22 octobre 1970 à Papeete, Tahiti, de nationalité française, demeurant PK
6,5 côté montagne Teroma 1 98704 Faaa Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

Madame Murietta Teahamai, appelante
Né le 29 janvier 1965 à Papeete, Tahiti, de nationalité française, demeurant PK
4 côté mer 98704 Faaa Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

Madame Clarita Amaru épouse Teahamai, appelante
Né le 17 avril 1970 à Papeete, Tahiti, de nationalité française, demeurant Saint
Hilaire Aroa Teapiri lot 12 98704 Faaa Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete,

17- Famille de Hermann Trafton

Madame Vaite Vairaaroa, appelante
Née le 21 mars 1964, à Papeete, de nationalité française, employée de banque,
demeurant PK 26, côté mer, Haapiti, Moorea, Polynésie française.
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Hana Trafton, appelante
Née le 5 juillet 1986, à Papeete, de nationalité française, étudiante,
demeurant Punaauia PK 12,600 servitude Pothier lot 34 Tahiti, Polynésie
française,
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Hereana Teiva, mineur et appelante,
Née le 28 août 2006, à Papeete, représentée par sa représentante légale en la
personne de sa mère, Hana Trafton
De nationalité française, demeurant Punaauia PK 12,600 servitude Pothier lot
34 Tahiti, Polynésie française,
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Les héritiers de Monsieur Wilber Trafton,
Né le 25 avril 1923, à Papeete, de nationalité française, décédé à Papeete le
23 mars 2009, savoir Madame Hana Mehauri Mélélini Trafton, née le 5 juillet
1986, à Papeete, de nationalité française, étudiante, demeurant Papeete,
Patutataa Servitude Tepihaa 2, Polynésie française,
Représentés par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Claude Haines Temarii Trafton, appelant
Né le 11 mai 1958, à Papeete, de nationalité française, demeurant Patutoa,
Quartier Trafton lot 32, Papeete, Polynésie française,
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Les héritiers de Madame Jeanne Jamet épouse Trafton,
Née le 13 novembre 1933, à Papeete, de nationalité française, décédée le 24
avril 2018 à Papeete, à savoir Madame Hana Mehauri Mélélini Trafton, née le
5 juillet 1986, à Papeete, de nationalité française, étudiante, demeurant
Punaauia PK 12,600 servitude Pothier lot 34 Tahiti, Polynésie française, et
Monsieur Claude Haines Temarii Trafton, né le 11 mai 1958, à Papeete, de
nationalité française, agent aérien, demeurant Pahitooa, Quartier Trafton,
Papeete, Polynésie française,
Représentés par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Tous représentés par la SELAS Claude Sarkozy représenté par Me Claude,
avocat au barreau de Paris, la SELARL BCV avocats, représenté par
Me Bellecave, avocat au barreau de Bordeaux, la SCP Montigny & Doyen
représenté par Me Montigny, avocat au barreau d'Amien, la SCP Lienard &
Petitot représentée par Mes Claude Lienard et J Petitot, Maître Antz, avocat au
barreau de Papeete ;
Représentés à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

18- Famille de Michel Santurenne :

Madame Christine Bosseur veuve Santurenne, appelante
de nationalité française, demeurant 2 Place Jean Le Mailloux 29290 MILIZAC
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Mickaël René Santurenne, appelant
De nationalité française, demeurant 4 C rue des Magnollas 66620 Brouilla
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Fabien Santurenne, appelant
Né le 03 mars 1981 à Nouméa, de nationalité française, demeurant 6 rue
Alphonse Darmaillacq 49300 Cholet
Comparant et assisté de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Mademoiselle Emma Santurenne, mineure et appelante
Représenté par son représentant légal en la personne de son père Mickaël
René Santurenne,
De nationalité française, demeurant 4 C rue des Magnolias 66620 Brouilla
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Monsieur Léon Santurenne, appelant
Représenté par son représentant légal en la personne de son père Mickaël
René Santurenne,
De nationalité française, demeurant 4 C rue des Magnolias 66620 Brouilla
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Virginie Santurenne, appelante
de nationalité française, demeurant 6, rue Clément Ader 11610 Pennautier
Comparante et assistée de Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Monsieur Ilyes Bedoui, mineur et appelant
Représenté par sa représentante légale en la personne de sa mère, Madame
Virginie Santurenne, de nationalité française, demeurant 6, rue Clément Ader
11610 Pennautier
Non comparant et représenté par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Aurélie Buriez, appelante
De nationalité française, demeurant 38 rue, François Jaubert de Passa 66700
Gargeles-sur-Mer
Non comparante et représentée par Me Rosenthal, avocat au barreau de
Nantes

Tous représentés la SELARL Bourayne & Preyssi, représenté par Me Cyril
Bourayne, avocat de Paris et Me DUBOIS, avocat au barreau de Papeete;
Représentée à l'audience par Me Rosenthal, avocat au barreau de Nantes

Madame Colette Santurenne, appelante
De nationalité française, demeurant 21 rue Brémontier 33740 Ares
Non comparante et représentée par Me ARAN, avocat au barreau de Bordeaux,
ayant conclu, substitué par Me Rousseau-Wiart, avocat au barreau de Papeete,

Madame Marie-Ange Santurenne, appelante
De nationalité française, demeurant 21 rue Brémontier 33740 Ares
Non comparante et représentée par Me Aran, avocat au barreau de Bordeaux,
ayant conclu, substitué par Me Rousseau-Wiart, avocat au barreau de Papeete,

19- Famille de Didier Laurier:

Madame Marion Laurier, appelante
de nationalité française, demeurant 13 rue Le Pelletier 37000 Tours
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

Madame Agnès Huin veuve Laurier, appelante
de nationalité française, demeurant 13 rue Le Pelletier 37000 Tours
Comparante et assistée de Me Jacquet, avocat au barreau de Papeete

PARTIE INTERVENANTE

La caisse de prévoyance sociale de la Polynésie française, appelante, prise en la personne de son directeur Yvonnick Raffin pour laquelle domicile est élu en ses bureaux à Papeete avenue du commandant Chesse BP 1 98713 Papeete
Représentée par Me Jacquet avocat au barreau de Papeete ;

APPELÉS EN CAUSE :

Axa Corporate Solutions Assurance, appelant domiciliée 61 rue Mstislav Rostropovitch - 75832 PARIS CEDEX 17, représentée à l'audience par Me Michel, avocat au barreau de Papeete et Me Pradon, avocat au barreau de Paris ;

L'Agent Judiciaire de l'Etat (A.J.E), appelant Domicilié bâtiment Condorcet, 6 rue Louis Weiss - 75703 Paris Cedex 13, représenté à l'audience par Me Chicheportiche, avocat au barreau de Papeete;

COMPOSITION DE LA COUR :

Lors des débats et du délibéré:
Présidente: Mme Valko, présidente,
Assesseurs : Mme Degorce, conseillère et M. Gelpi, conseiller,

et du prononcé de l'arrêt :
Présidente: Mme Valko, présidente,
Assesseurs : Mme Szklarz, conseillère et Mme Ranquet, Vice présidente placée auprès du Premier président, (ordonnance n° 15/ORD/PP.CA/20 du 17 janvier 2020)

GREFFIERS :

Mme Tuohe et Mme Ateni lors des débats et Mme Tuohe lors du prononcé de l'arrêt.

LE MINISTÈRE PUBLIC :

représenté aux débats, Mme Angibaud, avocate général et lors du prononcé par, M. Renaud, substitut général.

RAPPEL DE LA PROCÉDURE :

LA PRÉVENTION :

Par ordonnance en date du 06 mars 2017, le vice-président chargé des fonctions de l'instruction près le Tribunal de Première Instance de Papeete a ordonné un non-lieu concernant M. Andriamamonjisoa Ratsimbazafy et M. Guy Yeung; MM. Freddy Chanseau, Jacques Gobin, Jean-Pierre Tinomano, Stéphane Loisel, Didier Quemeneur et la Société Air Moorea, prise en la personne de son représentant légal M. Manate Vivish ont été renvoyés devant le tribunal correctionnel de PAPEETE ;

Le 20 mars 2017, les conseils des parties civiles ont interjeté appel des dispositions relatives aux non-lieux partiels,

Par arrêt du 25 juillet 2017, la chambre de l'instruction a constaté l'extinction de l'action publique mise en mouvement à l'encontre du groupement pour la sécurité de l'aviation civile, a confirmé en conséquence la disposition de l'ordonnance déferée qui a dit n'y avoir lieu à suivre contre cette personne morale ; mais a infirmé pour le surplus les dispositions de l'ordonnance déferée à la cour et a ordonné le renvoi de M. Andriamanonjisoa Ratsimbazafy et de M. Guy Yeung devant le tribunal correctionnel de Papeete pour y être jugés conformément à la loi ;

1- La Société Air Moorea est prévenue :

- d'avoir à Moorea, le 9 août 2007, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, commis pour son compte par ses représentants, en l'espèce son directeur général M. Freddy Chanseau, son directeur technique M. Jacques Gobin, son responsable de production M. Jean-Pierre Tinomano, son responsable études et documentation M. Stéphane Loisel, et son contrôleur de production et qualité M. Didier Quemeneur, causé involontairement la mort de :

M. Michel Gauché
M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page
Mme Wendy Evans épouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesboüé
M. Pierre Coissac
M. Philippe Taputuarai
M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moetia Martin épouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

résultant du non-accomplissement des diligences normales, compte tenu de la nature de leurs missions ou de leurs fonctions, et de leurs compétences respectives, ainsi que du pouvoir et des moyens dont ils disposaient, et qui leur donnaient tous moyens pour éviter les circonstances ayant conduit à l'usage excessif, puis à la rupture consécutive du câble à cabrer, causant ainsi l'accident de l'aéronef n° FOIQI,

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 (dans sa rédaction antérieure à la loi du 17 mai 2011), 221-7 (dans sa rédaction antérieure à la loi du 12 mai 2009), 221-10, 121-2, 121-3 du code pénal;

2- Chanseau Freddy est prévenu :

- d'avoir à Moorea, le 9 août 2007, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, causé involontairement la mort de :

M. Michel Gauché

M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page
Mme Wendy Evans épouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesboûé
M. Pierre Coissac
M. Philippe Taputuarai
M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moetia Martin   pouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

en l'espèce par le non-accomplissement des diligences normales, qui lui incombaient, compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, alors qu'il était directeur général de la compagnie Air Moorea, en l'espèce:

- ne pas avoir fait vérifier la tension du câble de gouverne de profondeur, pour prendre en compte une éventuelle surtension due aux conditions météorologiques et atmosphériques tropicales

- plus généralement de ne pas avoir exercé de contrôle effectif du travail de ses subordonnés pour la partie technique, la taille d'Air Moorea ne l'empêchant pas de veiller personnellement au respect des prescriptions qui ont été violées ayant conduit à l'usure excessive, puis à la rupture consécutive du câble à cabrer provoquant l'accident de l'aéronef né F-OIQI,

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 (dans sa rédaction antérieure à la loi du 17 mai 2011), 221-8 (dans sa rédaction antérieure aux lois des 4 août 2008, 14 mars 2011 et 6 mars 2012), 221-10, 121-3 du code pénal;

3- Gobin Jacques est prévenu :

- d'avoir à Moorea, le 9 août 2007, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, causé involontairement la mort de:

M. Michel Gauché
M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page
Mme Wendy Evans   pouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesbo  u  
M. Pierre Coissac
M. Philippe Taputuarai

M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moëtia Martin épouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

en l'espèce par le non-accomplissement des diligences normales, qui lui incombaient, compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, alors qu'il était directeur technique de la compagnie Air Moorea, en l'espèce :

- de ne pas avoir fait vérifier la tension du câble de la gouverne de profondeur pour prendre en compte une éventuelle surtension due aux conditions météorologiques et atmosphériques tropicales,

- de ne pas avoir conçu et adapté un programme d'entretien de l'aéronef tenant compte des conditions d'exploitation de l'avion (les nombreux décollages et atterrissages sollicitant davantage ses câbles que lors des vols standards),

- de ne pas avoir pris en compte les préconisations du constructeur concernant l'IRM (Inspection Requirement Manuel) prévoyant une adaptation des conditions de maintenance aux conditions d'exploitation sévère (en dessous de 2.000 pieds),

- de ne pas avoir averti sa hiérarchie et les mécaniciens de la nature du câble équipant cet avion (acier inox) si bien que les mécaniciens les entretenaient comme des câbles en acier carbone équipant les autres avions de la flotte et les graissaient ce qui était susceptible de provoquer une altération accrue desdits câbles,

- de ne pas avoir adapté les documents d'aide à l'usage des mécaniciens en l'espèce les fiches d'instruction techniques (FIT) qui font abstraction de la possibilité de la présence sur un avion de câbles en acier inox,

- plus généralement de ne pas avoir exercé de contrôle effectif du travail de ses subordonnés notamment le chef de production Monsieur Jean-Pierre Tinomano, le responsable du bureau d'études et de documentation Monsieur Stéphane Loisel et du contrôleur de production M. Didier Quemeneur ayant conduit à l'usure excessive, puis à la rupture consécutive du câble à cabrer provoquant l'accident de l'aéronef n° F-OIQI,

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 dans sa rédaction antérieure à la loi du 17 mai 2011), 221-8 (dans sa rédaction antérieure aux lois des 4 août 2008, 14 mars 2011 et 6 mars 2012), 221-10, 121-3 du code pénal;

4- Loisel Stéphane est prévenu :

- d'avoir à Moorea, le 9 août 2007, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, causé involontairement la mort de :

M. Michel Gauché
M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page

Mme Wendy Evans épouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesboüé
M. Pierre Coïssac
M. Philippe Taputuarai
M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moetia Martin épouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

en l'espèce par le non-accomplissement des diligences normales, qui lui incombaient, compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, alors qu'il était responsable des études et de la documentation de la compagnie Air Moorea, en l'espèce :

- de ne pas avoir adapté un manuel d'entretien spécifique aux conditions sévères d'exploitation des Twin Otter de la compagnie Air Moorea c'est-à-dire de ne pas avoir tenu compte d'un usage intensif de l'aéronef dans l'exploitation du manuel de maintenance,
- de ne pas avoir conçu et adapté un programme d'entretien de l'aéronef tenant compte des conditions d'exploitation de l'avion (les nombreux décollages et atterrissages sollicitant davantage ses câbles que lors des vols standards),
- de ne pas avoir pris en compte les préconisations du constructeur concernant l'IRM (Inspection Requirement Manuel) prévoyant une adaptation des conditions de maintenance aux conditions d'exploitations sévères en dessous de 2.000 pieds,
- de ne pas avoir adapté les documents d'aide à l'usage des mécaniciens, en l'espèce l'effigie d'instructions techniques (FIT), qui font abstraction de la possibilité de la présence sur un avion de câbles en acier inox, alors qu'il était au courant de la nature des câbles de la gouverne de profondeur équipant le F-OIQI ayant conduit à l'usure excessive, puis à la rupture consécutive du câble à cabrer provoquant l'accident de l'aéronef n° F-OIQI,

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 (dans sa rédaction antérieure à la loi du 17 mai 2011, 221-8 (dans sa rédaction antérieure aux lois des 4 août 2048, 14 mars 2011 et 6 mars 2012), 221-10, 121-3 du code pénal;

5- Quemeneur Didier est prévenu :

- d'avoir à Moorea, le 9 août 2007, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, causé involontairement la mort de:

M. Michel Gauché
M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page

Mme Wendy Evans épouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesboüé
M. Pierre Coissac
M. Philippe Taputuarai
M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moetia Martin épouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

en l'espèce par le non-accomplissement des diligences normales, qui lui incombaient, compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, alors qu'il était contrôleur production et qualité de la compagnie Air Moorea, en l'espèce:

- de ne pas avoir préparé des dossiers de visite conformément aux prescriptions données par la documentation du constructeur ce qui a conduit à une absence de maintenance des câbles de la gouverne de profondeur pendant au moins 800 heures ayant conduit à l'usure excessive, puis à la rupture consécutive du câble à cabrer provoquant l'accident de l'aéronef n° F-OIQI,

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 (dans sa rédaction antérieure à la loi du 17 mai 2011), 221-8 (dans sa rédaction antérieure aux lois des 4 août 2008, 14 mars 2011 et 6 mars 2012), 221-10, 121-3 du code pénal;

6- Tinomano Jean-Pierre Tohitika est prévenu :

- d'avoir à Moorea, le 9 août 2007, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, causé involontairement la mort de :

M. Michel Gauché
M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page
Mme Wendy Evans épouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesboüé
M. Pierre Coissac
M. Philippe Taputuarai
M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moetia Martin épouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

en l'espèce par le non-accomplissement des diligences normales, qui lui incombaient, compte-tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, alors qu'il était responsable production de la compagnie Air Moorea, en l'espèce :

- d'avoir ignoré qu'il devait préparer des dossiers de visite conformément aux prescriptions données par la documentation du constructeur ce qui a conduit à une absence de maintenance des câbles de la gouverne de profondeur pendant au moins 800 heures,

- de ne pas avoir mis en oeuvre tous les moyens réglementaires à sa disposition pour alerter sa hiérarchie du manque de qualité dans les tâches de maintenance au niveau de l'atelier d'entretien ; en particulier pour ne pas avoir rédigé de rapport écrit pour signaler ces manquements,

- d'avoir contribué par l'apposition systématique de graisse sur les câbles de la commande profondeur du F-OIQI, et ce par habitude sans avoir vérifié la composition desdits câbles, à fragiliser le câble à cabrer ayant conduit à sa rupture,

- d'avoir autorisé la remise en service du F-OIQI le 19 juillet 2007 après une visite check 6, en signant un certificat de remise en service ayant conduit à l'usure excessive, puis à la rupture consécutive du câble à cabrer provoquant l'accident de l'aéronef n° F-OIQI,

Faits prévus et réprimés par les articles 221-6 (dans sa rédaction antérieure à la loi du 17 mai 2011), 221-8(dans sa rédaction antérieure aux lois des 4 août 2008, 14 mars 2011 et 6 mars 2012), 221-10, 121-3 du code pénal;

7- M. Ratsimbazafy Andriamamonjisoa est prévenu :

- d'avoir, à Moorea, Polynésie française, le 9 août 2007, en tout cas en Polynésie française et depuis temps non couvert par la prescription, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, causé involontairement la mort de :

M. Michel Gauché
M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page
Mme Wendy Evans épouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesboüé
M. Pierre Coissac
M. Philippe Taputuarai
M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moetia Martin épouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

- en approuvant et en proposant à l'approbation du directeur du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française, un programme d'entretien des Twin Otter DHC6 et du Twin Otter F-OIQI dont les lacunes, qu'il n'a pas identifiées, n'ont permis de procéder ni au contrôle d'usure et de corrosion, ni au contrôle de tension, ni au remplacement du câble de gouverne de profondeur dont la rupture est la cause de l'accident du Twin Otter F-OIQI, entre l'introduction de l'avion dans la flotte d'Air Moorea et l'accident du 9 août 2007,

- en omettant de procéder aux inspections de nature à détecter et écarter l'emploi de techniciens non qualifiés pour la maintenance des modèles DHC6, et à identifier les défauts de maintenance des câbles de gouverne de profondeur et plus généralement les lacunes du kardex dans le suivi des opérations de maintenance, ces actions et omissions caractérisant un défaut de diligences normales, compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, en sa qualité de dirigeant d'un groupement ayant pour objet la sécurité de la navigation aérienne et disposant des compétences juridiques et techniques nécessaires à sa mission, ce défaut de diligence ayant créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, en l'espèce la rupture du câble de gouverne de profondeur à l'origine de l'accident du Twin Otter F-OIQI, ou n'ayant pas provoqué les mesures permettant de l'éviter, en l'espèce les inspections qui auraient permis d'éviter la rupture de ce câble, fautes caractérisées exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, ses compétences lui permettant d'identifier le caractère vital de l'entretien des câbles de gouverne pour la sécurité de l'aéronef,

Faits prévus et réprimés par les articles 121-3, 221-6, 221-8 et 221-10 du code pénal, dans leur rédaction en vigueur au 9 août 2007;

8- Yeung Guy est prévenu :

-d'avoir, en sa qualité de directeur du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française, à Moorea, Polynésie française, le 9 août 2007, en tous depuis temps non prescrit, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, causé involontairement la mort de :

M. Michel Gauché
M. Jean-Paul Moreau
M. Jean-Pierre Pierard
M. Claudio Lillini
M. Rodney Page
Mme Wendy Evans épouse Page
M. Hermann Trafton
M. Bruno Druet
M. Didier Laurier
Mme Sylvia Teahamai
M. Eric Sesboüé
M. Pierre Coissac
M. Philippe Taputuarai
M. David Corre
Mme Hélène Liao
Mme Moetia Martin épouse Fourreau
M. Frédéric Donzel
M. Chi Ping Lau
M. Guillaume Ratte
M. Michel Santurenne

en approuvant un programme d'entretien des Twin Otter DHC6 et du Twin Otter F-OIQI dont les lacunes, qu'il n'a pas identifiées, n'ont permis de procéder ni au contrôle d'usure et de corrosion, ni au contrôle de tension, ni au remplacement du câble de gouverne de profondeur dont la rupture est la cause de l'accident du Twin Otter F-OIQI, entre l'introduction de l'avion dans la flotte d'Air Moorea et l'accident du 9 août 2007, ces actions ou omissions caractérisant un défaut de diligences normales, compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, en sa qualité de dirigeant d'un service ayant notamment pour objet le suivi et la coordination de la sécurité de la navigation aérienne et disposant des compétences juridiques et techniques nécessaires à sa mission, ce défaut de diligence ayant créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, en l'espèce la rupture du câble de gouverne de profondeur à l'origine de l'accident du Twin Otter F-OIQI, ou n'ayant pas provoqué les mesures permettant de l'éviter, fautes caractérisées exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, ses compétences lui permettant d'identifier le caractère vital de l'entretien des câbles de gouverne pour la sécurité de l'aéronef,

Faits prévus et réprimés par les articles 121-3, 221-6, 221-8 et 221-10 du code pénal, dans leur rédaction en vigueur au 9 août 2007;

LES JUGEMENTS :

1- Jugement n° 27 du 22 janvier 2019: sur l'action publique

Les premiers juges ont rendu une décision n°27, le 22 janvier 2019, statuant sur l'action publique et contradictoirement à l'égard de la SA Air Moorea, de M. Freddy Chanseau, de M. Jacques Gobin, de M. Stéphane Loisel, de M. Jean-Pierre Tinomano, de M. Andriamanonjisoa Ratsimbazafy, de M. Guy YEUNG, de chacune des parties civiles, de la Caisse de Prévoyance Sociale de la Polynésie française, de l'Agent Judiciaire de l'Etat et d' Axa corporate solutions assurance ; et contradictoire à signifier à l'égard de de M. Didier Quemeneur,

Le tribunal correctionnel de Papeete a dit qu'il n'y avait pas lieu de retenir l'hypothèse du malaise du pilote comme une cause directe de l'accident d'aéronef le jour des faits et qu'il n'y avait pas lieu de retenir une éventuelle erreur de pilotage de la part du pilote du F-01Q1 comme cause directe de l'accident du 9 août 2017 ;

Les premiers juges ont relevé la concordance entre les rapports d'expertises de MM. Gazon, Arnould et Magne du BEA, et de Mme Oosterlinck concernant la rupture en vol du câble à cabrer de la gouverne de profondeur comme cause de l'accident ; et ont considéré que la rupture du câble à cabrer de la commande de profondeur de l'aéronef DHC-6 F-01Q1 comme étant la cause directe et certaine de l'accident aérien du 9 août 2007 à Moorea ;

M. Guy Yeung a été renvoyé des fins de la poursuite, sans peine ni dépens

M. Freddy Chanseau a été déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés; et en répression, l'a condamné à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 18 mois d'emprisonnement avec sursis outre une peine d'amende de 3 000 000 F CFP; Il a été prononcé, à son égard, l'interdiction définitive d'exercer toutes fonctions de direction au sein d'une compagnie aérienne (P.D.G, D.G, dirigeant responsable, administrateur) et toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle

dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de réitération des faits.

M. Jacques Gobin a été déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés ; et en répression l'a condamné à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 24 mois d'emprisonnement avec sursis ; Il a été prononcé, à son égard, l'interdiction définitive d'exercer toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir de tout risque de réitération.

M. Stéphane Lolsel a été déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés ; et en répression l'a condamné à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 24 mois d'emprisonnement avec sursis ; Il a été prononcé, à son égard, l'interdiction définitive d'exercer toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir de tout risque de réitération.

M. Jean-Pierre Tinomano a été déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés ; et en répression l'a condamné à la peine de 24 mois d'emprisonnement assorti du sursis ; Il a été prononcé, à son égard, l'interdiction définitive d'exercer toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir de tout risque de réitération.

M. Didier Quemeneur a été déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés ; et en répression l'a condamné à la peine de 24 mois d'emprisonnement assorti du sursis ; Il a été prononcé, à son égard, l'interdiction définitive d'exercer toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir de tout risque de réitération.

La SA Air Moorea, personne morale, représentée par M. Manate Vivish a été déclaré coupable du délit d'homicide involontaire le 9 août 2007 à Moorea occasionnant le décès des 19 passagers et du pilote de l'aéronef Twin OTTER F-OIQI ; et en répression l'a condamné à la peine d'amende de 25.000.000 F CFP (vingt cinq millions F CFP) ; Il a été prononcé, aux termes des articles 221-8 et 131-27 du code pénal, l'interdiction définitive d'exercer toutes activités ayant pour objet, directement ou indirectement :

- l'organisation, la gestion et l'exploitation, sous quelque forme juridique que ce soit, de service de transports aériens de toute nature et subsidiairement de tous transports maritimes ou terrestres,
- l'achat, la fabrication, la prise à bail en gérance ou selon tout autre mode, d'appareils de navigation aérienne, et de tous autres matériels accessoires, qu'ils soient utilisés dans les airs, à terre ou sur la mer,
- la cession, la location, la mise en gérance de tels appareils ou matériels,
- toutes opérations commerciales de représentation, achat, vente, desdits appareils et matériels,
- la formation et l'entretien de tout personnel navigant, fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de réitération des faits,
- la participation de la société dans toutes les opérations commerciales, financières ou industrielles pouvant se rattacher à l'un des objets précités, par voie de création de sociétés nouvelles, d'apports, souscriptions ou achats de titres, droits sociaux, obligations ou parts d'intérêts, fusions, alliances, associations en participation, achats de fonds de commerce ou autrement,

- et généralement toutes opérations commerciales, industrielles et financières, mobilières et immobilières pouvant se rattacher directement ou indirectement aux objets ci-dessus spécifiés ou pouvant être nécessaires ou utiles à sa réalisation,

M. Ratsimbazafy a été déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés ; et en répression l'a condamné à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 24 mois d'emprisonnement avec sursis ; il a été dit que la mention de la condamnation sera exclue de son bulletin n° 2 du casier judiciaire ;

Jugement n° 28 du 22 janvier 2019 sur l'action civile

Les premiers juges ont rendu une décision n°28, le 22 janvier 2019, statuant sur l'action civile et contradictoirement à l'égard de la SA Air Moorea, de M. Freddy Chanseau, de M. Jacques Gobin, de M. Stéphane Loisel, de M. Jean-Pierre Tinomano, de M. Andriamanonjisoa Ratsimbazafy, de M. Guy Yeung, de chacune des parties civiles, de la Caisse de Prévoyance Sociale de la Polynésie française, de l'Agent Judiciaire de l'Etat et d' Axa corporate solutions assurance ; et contradictoire à signifier à l'égard de de M. Didier Quemeneur.

Le tribunal a déclaré les constitutions de parties civiles contre la SA Air Moorea irrecevables sur le fondement de la règle *electa una via*, s'agissant de :

- FENVAC ;
- l'association 987 ;
- les ayants droit de Pierre Coissac : Joanna Zaborniak en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal de Tom Coissac et Thibault Coissac, Jean-Pierre Coissac, Pierrette Jeanrot épouse Coissac, Christophe Coissac, Maryline Giraud et Christophe Coissac en leur nom personnel et agissant en leur qualité de représentant légal de Leelou Teani Marie Coissac ;
- les ayants droit de David Corre : Daniel Corre, Nicole Queguinier épouse Corre, les héritiers de Suzanne SALAUN épouse Queguinier (Nicole Queguinier, Danielle Armelle Queguinier, Jean-Luc Queguinier), Philippe Corre en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal des mineurs, Oriane Corre et Ancelin Corre, Jean-Luc Queguinier, Christel Morre épouse Corre, Maelle Corre ;
- les ayants droit de Frédéric Donzel : Delphine Mourgues épouse Donzel, Anna Donzel, Clara Donzel, Alain Donzel, Roselyne Martial épouse Donzel, Nicolas Donzel ;
- les ayants droit de Bruno Druet : Titaina Neti de Montluc épouse Druet, Vaitia Druet, Toareia Druet ;
- les ayants droit de Moetia Fourreau : Nicolas Fourreau en son personnel et agissant en sa qualité de représentant légal des mineurs Manoa Fourreau et Moehani Fourreau, Catherine Noble-Demay, Anne-Marie Ferrand, Alban Noble-Demay, Eric Noble-Demay, les héritiers es-qualité de M. Marc Fourreau (Nicolas Roger André Fourreau, Yann Thomas Fourreau) ;
- les ayants droit de Michel Gauché : Martine Gauché ;
- les ayants droit de Hélène Liao: Petero Tehuritaua, Kulia Maïte Tehuritaua, Hélène Rochette épouse Liao, les héritiers de Georges Liao (Hélène Rochette, Georges Liao né le 5 juin 1977 agissant en son nom personnel et en sa qualité de représentant légal des mineurs Georges Liao, Sarah Liao, Weena Liao épouse Teriitahi, Juanita Liao, Nelson Liao, Maihere Liao épouse Pereitai, Heiura Aroquiame épouse Sansine, Kulia Maïte Tehuritaua), Viritua Rochette, Georges Liao, Weena Liao en son nom personnel et en sa qualité de représentant légal du mineur Teihoarii Teriitahi, Juanita Liao, Nelson Liao,

- Maihere Liao épouse Pereitai, Heiura Aroquiame épouse Sansine, Moehau Teritahi, Etienne Pereitai, Tyler Pereitai ;
- les ayants droit de Claudio Lillini : Clémentine Changuy épouse Lillini, Claudia Lillini, les héritiers de Giuseppina Boscolo épouse Lillini (Roberto Lillini, Maria Louisa Lillini, Claudia Lillini), Tefaimiti Mana, Manuarii Augier de Montgrenier Maria-Louisa Lillini épouse Ragot, les héritiers de Roberto Lillini (Catherine Lillini, Fabien Lillini, Claire Lillini, Yann Lillini), Ghislain Ragot, Leslie Ragot, Fabien Lillini, Claire Lillini, Yann Lillini ;
 - les ayants droit de Jean-Paul Moreau : Anne Peneau épouse Moreau, Christophe Moreau, Cécile Moreau en son nom personne et représentante légale de Noah Temarii, Marie-Françoise Moreau veuve Compagnet, Bernard Moreau, Ariitu Reynald Temarii, les héritiers de Anne-Marie Lubert (Bernard Moreau, Christophe Moreau, Cécile Moreau, Marie Françoise Moreau veuve Compagnet, Laurence Wei Moreau) ;
 - les ayants droit de Rodney John Page et de Wendy Véronica Page : Michael Andrew Page, Clifford Joseph Page, Janis Page épouse Wagenfeller, Peter Clifford Page, Gary Robert Page, Philip Robert Page, Kye Joseph Page, Jennifer Kaye Augier de Montgrenier épouse Page, Bélinda Jane Rose, hart épouse Page, Véronica Anne Evans, William James Evans, Judyth Helen Evans, Leanne Véronica Evans ;
 - les ayants droit de Guillaume Ratte : Michel Ratte, Fabienne Guedin épouse Ratte, Renée Thirion épouse Brajou, Yannick Ratte ;
 - les ayants droit de Eric Sesboûé : Eliane Ami épouse Sesboûé, Hereiti Sesboûé, Daniel Sesboûé, Christiane Ferlandy épouse Sesboûé, les héritiers de Claire FARGUES épouse Ferlandy (Christiane Andrée Gisèle Ferlandy épouse Daniel Sesboûé, Monique Jacqueline Pierrette FERLANDI épouse Alain MATTEI, Neily Maryse Françoise Ferlandy épouse Jean-Pierre NAPOLEONE), les héritiers de Suzanne Touchard veuve Sesboûé (Daniel Sesboûé, Marie-Elise Sesboûé, Yves Sesboûé), Carole Sesboûé, Yann Sesboûé ;
 - les ayants droit de Philippe Taputuarai : Philippe Taputuarai né le 17 septembre 1938, Marthe Apuari épouse Taputuarai, Gilles Louis André Travers, Sylvie Taputuarai épouse Travers, André Wong, Stéphanie Wong, Philippe Wong ;
 - les ayants droit de Sylvia Teahamai : Madame Dominique Martin, belle-soeur, agissant comme victime par ricochet en raison de ses liens étroits avec la victime ;
 - les ayants droit de Hermann Trafton : Vaite Vairaaroa, Hana Trafton en son nom personnel et représentante légale de Hereana Teiva, les héritiers de Wiber Trafton (Hana Trafton, Claude Haines Temarii Trafton), les héritiers de Jeanne Jamet épouse Trafton (Hana Trafton, Claude Haines Temarii Trafton), Claude Trafton ;

Le tribunal a déclaré recevables les constitutions de parties civiles intentées devant la juridiction pénale à l'encontre de la SA Air Moorea dans le cadre du procès pénal, concernant les parties qui n'ont pas été présentée au préalable devant le juridiction civile pour solliciter leurs préjudices respectifs, à savoir les constitutions de parties civiles suivantes :

- les ayants droit de Michel Santurenne, en l'espèce : Christine Marie-Louise Bosseur veuve Santurenne, Mickael Santurenne, Fabien Santurenne, Virginie Santurenne épouse Bedoui, Aurélie Buriez, Léo Santurenne et Emma Santurenne mineurs représentés par leurs parents, Mickael Santurenne et Aurélie Buriez, Ilyes Michel Bedoui, mineur représenté par ses parents Virginie Santurenne et Mohamed Mourad Bedoui, Colette Annie Santurenne, Marie-Ange Juliette Santurenne ;
- les ayants droit de Bruno Druet, en l'espèce: Eliane Raymonde Bonseignour et Alain Georges Druet ;

- les ayants droit de Hélène Liao, en l'espèce: Jade Taura, mineure représentée par son père Mike Taura et sa mère Juanita Liao, Daïna Tarere Tiahau épouse Bordes, Tevateatea Tepea, Arii-Ura Sansine ;
- les ayants droit de Philippe Taputuarai, en l'espèce : Gloria Apuarii;
- les ayants droit de Moetia Fourreau, en l'espèce : Roland Martin, Jacqueline Brault épouse Martin, Garey Martin, Capucine Martin née Peretti, Natalee Martin, Stefanee Martin ;
- Les ayant droit de Didier Laurier, en l'espèce: Agnès Huin veuve Laurier et Marion Laurier ;

Le tribunal correctionnel a déclaré recevable l'ensemble des constitutions de partie civile formées dans le cadre du procès pénal à l'encontre de MM. Chanseau, Loisel, Quemeneur, Tinomano, Gobin et Ratsimbafasy à titre personnel, à savoir :

- FENVAC ;
- l'association 987 ;
- les ayants droit de Pierre Coissac : Joanna Zaborniak en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal de Tom Coissac et Thibault Coissac, Jean-Pierre Coissac, Pierrette Jeanrot épouse Coissac, Christophe Coissac, Maryline Giraud et Christophe Coissac en leur nom personnel et agissant en leur qualité de représentant légal de Leeiou Teani Marie Coissac;
- les ayants droit de David Corre : Daniel Corre, Nicole Queguinier épouse Corre, les héritiers de Suzanne Salaün épouse Queguinier (Nicole Queguinier, Danielle Armelle Queguinier, Jean-Luc Queguinier), Philippe Corre en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal des mineurs, Oriane Corre et Ancelin Corre, Jean-Luc Queguinier, Christel Morre épouse Corre, Maelle Corre;
- les ayants droit de Frédéric Donzel : Delphine Mourgues épouse Donzel, Anna Donzel, Clara Donzel, Alain Donzel, Roselyne Martial épouse Donzel, Nicolas Donzel ;
- les ayants droit de Bruno Druet : Titaina Neti de Montluc épouse Druet, Vaitia Druet, Toareia Druet;
- les ayants droit de Moetia Fourreau : Nicolas Fourreau en son personnel et agissant en sa qualité de représentant légal des mineurs Manoa Fourreau et Moehani Fourreau, Catherine Noble-Demay, Anne-Marie Ferrand, Alban Noble-Demay, Eric Noble-Demay, les héritiers es-qualité de M. Marc Fourreau (Nicolas Roger André Fourreau, Yann Thomas Fourreau) ;
- les ayants droit de Michel Gauché : Martine Gauché ;
- les ayants droit de Hélène Liao: Petero Tehuritaua, Kulia Maïte Tehuritaua, Hélène Rochette épouse Liao, les héritiers de Georges Liao (Hélène Rochette, Georges Liao né le 5 juin 1977 agissant en son nom personnel et en sa qualité de représentant légal des mineurs Georges Liao, Sarah Liao, Weena Liao épouse Teriitahi, Juanita Liao, Nelson Liao, Maihere Liao épouse Pereitai, Heiura Aroquiame épouse Sansine, Kulia Maïte Tehuritaua), Viritua Rochette, Georges Liao, Weena Liao en son nom personnel et en sa qualité de représentant légal du mineur Teihoarii Teriitahi, Juanita Liao, Nelson Liao, Maihere Liao épouse Pereitai, Heiura Aroquiame épouse Sansine, Moehau Teriitahi, Etienne Pereitai, Tyler Pereitai ;
- les ayants droit de Claudio Lillini : Clémentine Changuy épouse Lillini, Claudia Lillini, les héritiers de Giuseppina Boscolo épouse Lillini (Roberto Lillini, Maria Louisa Lillini, Claudia Lillini), Tefaimiti Mana, Manuarii Augier de Montgrenier Maria-Louisa Lillini épouse Ragot, les héritiers de Roberto Lillini (Catherine Lillini, Fabien Lillini, Claire Lillini, Yann Lillini), Ghislain Ragot, Leslie Ragot, Fabien Lillini, Claire Lillini, Yann Lillini ;
- les ayants droit de Jean-Paul Moreau : Anne Peneau épouse Moreau, Christophe Moreau, Cécile Moreau en son nom personne et représentante légale de Noah Temarii, Marie-Françoise Moreau veuve Compagnet, Bernard

- Moreau, Aritu Reynald Temarii, les héritiers de Anne-Marie Lubert (Bernard Moreau, Christophe Moreau, Cécile Moreau, Marie Françoise Moreau veuve Compagnet, Laurence Wei Moreau) ;
- les ayants droit de Rodney John Page et de Wendy Véronica Page : Michael Andrew Page, Clifford Joseph Page, Janis Page épouse Wagenfeller, Peter Clifford Page, Gary Robert Page, Philip Robert Page, Kye Joseph Page, Jennifer Kaye Augier de Montgrenier épouse Page, Bélinda Jane Rose, hart épouse Page, Véronica Anne Evans, William James Evans, Judyth Helen Evans, Leanne Véronica Evans ;
 - les ayants droit de Guillaume Ratte : Michel Ratte, Fabienne Guedin épouse Ratte, Renée Thirion épouse Brajou, Yannick Ratte ;
 - les ayants droit de Eric Sesboüé : Eliane Ami épouse Sesboüé, Hereiti Sesboüé, Daniel Sesboüé, Christiane Ferlandy épouse Sesboüé, les héritiers de Claire Fargues épouse Ferlandy (Christiane Andrée Gisèle Ferlandy épouse Daniel Sesboüé, Monique Jacqueline Pierrette Ferlandy épouse Alain Mattei, Nelly Maryse Françoise Ferlandy épouse Jean-Pierre Napoleone), les héritiers de Suzanne Touchard veuve Sesboüé (Daniel Sesboüé, Marie-Elise Sesboüé, Yves Sesboüé), Carole Sesboüé, Yann Sesboüé ;
 - les ayants droit de Philippe Taputuarai : Philippe Taputuarai né le 17 septembre 1938, Marthe Apuarii épouse Taputuarai, Gilles Louis André Travers, Sylvie Taputuarai épouse Travers, André Wong, Stéphanie Wong, Philippe Wong ;
 - les ayants droit de Sylvia Teahamai : Madame Dominique Martin, belle-soeur, agissant comme victime par ricochet en raison de ses liens étroits avec la victime ;
 - les ayants droit de Hermann Trafton : Vaite Vairaaroa, Hana Trafton en son nom personnel et représentante légale de Hereana Teiva, les héritiers de Wiber Trafton (Hana Trafton, Claude Haines Temarii Trafton), les héritiers de Jeanne Jamet épouse Trafton (Hana Trafton, Claude Haines Temarii Trafton), Claude Trafton ;
 - les ayants droit de Michel Santurenne, en l'espèce : Christine Marie-Louise Bosseur veuve Santurenne, Mickael Santurenne, Fabien Santurenne, Virginie Santurenne épouse Bedoui, Aurélie Buriez, Léo Santurenne et Emma Santurenne mineurs représentés par leurs parents, Mickael Santurenne et Aurélie Buriez, Ilyes Michel Bedoui, mineur représenté par ses parents Virginie Santurenne et Mohamed Mourad Bedoui, Colette Annie Santurenne, Marie-Ange Juliette Santurenne ;
 - les ayants droit de Bruno Druet, en l'espèce : Eliane Raymonde Bonseignour et Alain Georges Druet ;
 - les ayants droit de Hélène Liao, en l'espèce : Jade Taura, mineure représentée par son père Mike Taura et sa mère Juanita Liao, Daïna Tarere Tiahau épouse Bordes, Tevaiatea Tepea, Arii-Ura Sansine ;
 - les ayants droit de Philippe Taputuarai, en l'espèce : Gloria Apuarii ;
 - les ayants droit de Moetia Fourreau, en l'espèce : Roland Martin, Jacqueline Brault épouse Martin, Garey Martin, Capucine Martin née Peretti, Natalee Martin, Stefanee Martin ;
 - Les ayant droit de Didier Laurier, en l'espèce : Agnès Huin veuve Laurier et Marion Laurier ;

Le tribunal correctionnel de Papeete a reçu la constitution de partie civile de Mme Vanina Mu Si Yan veuve de Davis Corre, en son nom personnel et en sa qualité de représentante légale des mineurs Vaema Corre et Hinalea Corre, de Alexandre Compagnet et Tumata Ortas veuve de Philippe Taputuarai en son nom personnel et en sa qualité de représentante légale des mineurs Tekaiva Taputuarai, Teriimana Taputuarai et Tekaiva Taputuarai; les premiers juge ont constaté l'absence de demande d'indemnisation de leur part;

Le tribunal a déclaré irrecevable pour non respect des délais les constitutions de partie civile de :

M. Vongy (M. Druet), Mme Mireille Taputuarai (M. Taputuarai), Hei Rani Ah-Min (M. Druet) M. Olivier Teahamai (Mme Teahamai) Mme Juanita Teahamai, (Mme Teahamai), Mme Murietta Teahamai, Mme Clarita Teahamai, Mme Céline Tinarau (Mme Teahamai) M. Jean-Marc Tinirau (Mme Teahamai);

Le tribunal a déclaré recevable la constitution de partie civile de M. Hervé Taputuarai à l'encontre de la SA Air Moorea, de Freddy Chanseau, Jacques Gobin, Jean-Pierre Tinomano, Didier Quemeneur et Andriamanonjisoa Ratsimbazafy ;

Le tribunal correctionnel a constaté l'intervention forcée de la SA Axa Corporate Solutions Assurance et a déclaré irrecevables les demande en dommages-intérêts formulée devant la juridiction pénale ; Par contre les premiers juges ont déclaré la décision opposable sur intérêts civils ;

Le tribunal correctionnel s'est déclaré incompétent pour statuer sur les constitutions de parties civiles formées contre M. Guy Yeung sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale, ou contre l'AJE au profit du Tribunal administratif de Papeete ;

Le tribunal correctionnel s'est déclaré incompétent pour statuer sur les constitutions de parties civiles formées contre la SA Air Moorea, MM. Chanseau, Gobin , Quemeneur, Loisel et Tinomano en application des articles L 321-3 et L 322- 3 du code de l'aviation civile et article 28 convention de Varsovie ;

En ce qui concerne les constitutions de parties civiles formées contre M. Ratsimbazafy, le tribunal a condamné solidairement le prévenu avec SA Air Moorea dans les limites de l'arrêt civil du 06/09/2018 à payer à :

Madame Christine Bosseur veuve Santurenne (veuve de Michel Santurenne), les sommes suivantes :

- 4.000.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection subi suite au décès de son époux, Michel Santurenne, consécutif à l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;
- 1.000.000 FCP au titre de l'indemnisation du préjudice résultant de la souffrance morale liée à la conscience de mort imminente qui reviendra à la succession de Michel Santurenne ;
- 10.000.000 FCP à titre de provision au titre du préjudice économique, le Tribunal Correctionnel rejetant la demande d'expertise financière sollicitée par la partie civile sur ce point ;
- 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 Du code de procédure pénale (non compris dans la solidarité)

Mickaël Santurenne (fils de Michel Santurenne):

- à titre personnel, la somme de 3.500.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son père, Michel Santurenne, consécutif à l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA,
- et 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (montant non compris dans la solidarité) ;

Mickaël René Santurenne agissant en sa qualité de représentant légal de son fils Léo Santurenne la somme de 1.200.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection du fait du décès de son grand-père, consécutif à l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;

Mickael René Santurenne agissant en sa qualité de représentant légal de sa fille mineure Emma,
- la somme de 1.200.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection du fait du décès de son grand-père, consécutif à l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA
- et de 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (somme non comprise dans la solidarité) ;

Fabien Santurenne (fils de Michel Santurenne) la somme
- de 3.500.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son père, Michel Santurenne, consécutif à l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA,
- et 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (montant non compris dans la solidarité) ;

Le Tribunal Correctionnel a ordonné en outre une expertise médicale de Fabien Santurenne sur le plan psychiatrique portant sur un éventuel préjudice psycho-traumatique liée au deuil psychologique, confié à M. Jean-Paul LHUILLIER, expert psychiatre près la Cour d'Appel d'ANGERS –sis CESAME – 55 bis rue Saint Nicolas – 49000 ANGERS-, avec consignation de 80.000 FCP mise à la charge de la partie civile, à verser dans le délai de 2 mois, l'expert devant rendre son rapport au plus tard le 30 mai 2019 ;

Virginie Santurenne (fille de Michel Santurenne), à titre personnel,
- la somme de 3.500.000 FCP, au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son père, Michel Santurenne, consécutif à l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA,
- et 1.500.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (montant non compris dans la solidarité) ;

Virginie Santurenne, agissant en sa qualité de représentante légale de son fils mineur, Ilyes Bedoui,
- la somme de 1.200.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son grand-père, Michel Santurenne, consécutif à l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;

Aurélie Buriez (ex-belle fille) à titre personnel,
- la somme de 1.200.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait de la douleur ressentie par ses enfants mineurs Léo et Emma des suites du décès de Michel Santurenne ;
- et 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (montant non compris dans la solidarité) ;

Le tribunal a débouté les parties civiles de leur demande d'indemnisation au titre du préjudice spécifique du fait de la commission d'une infraction pénale, en l'absence de preuve de l'existence d'un préjudice spécifique du fait de la commission d'une infraction pénale ;

à Colette Santurenne (mère de Michel Santurenne) les sommes suivantes :
- 3.400.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection consécutif au décès de Michel Santurenne dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;
- 500.000 FCP au titre du préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude ;
- 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (somme non comprise dans la solidarité) ;

à Marie-Ange Santurenne (soeur de Michel Santurenne) les sommes suivantes :

- 1.500.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection consécutif au décès de Michel Santurenne dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA;
- 500.000 FCP au titre du préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude ;
- 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (somme non comprise dans la solidarité) ;

Le tribunal a débouté les parties civiles de leurs demandes d'indemnisation au titre de la réparation du préjudice résultant spécifiquement des infractions, à l'encontre de M. Andriamamonjisoa Ratsimbazafy, la preuve d'un tel préjudice n'étant pas rapportée ;

M. Andriamamonjisoa Ratsimbazafy a été condamné solidairement avec la SA Air Moorea dans les limites de l'arrêt civil de la Cour d'appel de Papeete du 6 septembre 2018, et en considération de l'incompétence de la juridiction Correctionnelle pour statuer sur les demandes d'indemnisation formulées à l'égard de la SA Air Moorea, de MM Chanseau, Gobin, Tinomano, Loisel, Quemeneur et Yeung à payer à :

Eliane Raymonde Bonseignour :

- la somme de 3.400.000 FCP au titre de son préjudice moral et d'affection consécutivement au décès de son fils, Bruno Druet, dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA,
- et 500.000 FCP au titre de son préjudice personnel d'attente et d'inquiétude;

Alain Georges Druet :

- la somme de 1.500.000 FCP au titre de son préjudice moral et d'affection consécutivement au décès de son frère Bruno Druet dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA,
- et 500.000 FCP au titre de son préjudice personnel d'attente et d'inquiétude;

Andriamamonjisoa Ratsimbazafy a été condamné à payer à chacune des parties civiles indiquées ci-dessous la somme de 150.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale :

- les ayants droit de Pierre Coissac : Joanna Zaborniak en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal de Tom Coissac et Thibault Coissac, Jean-Pierre Coissac, Pierrette Jeanrot épouse Coissac, Christophe Coissac, Maryline Giraud et Christophe Coissac en leur nom personnel et agissant en leur qualité de représentant légal de Leelou Teani Marie Coissac;
- les ayants droit de David Corre : Daniel Corre, Nicole Queguinier épouse Corre, les héritiers de Suzanne SALAUN épouse Queguinier (Nicole Queguinier, Danielle Armelle Queguinier, Jean-Luc Queguinier), Philippe Corre en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal des mineurs, Oriane Corre et Ancelin Corre, Jean-Luc Queguinier, Christel Morre épouse Corre, Maelle Corre;
- les ayants droit de Frédéric Donzel : Delphine Mourgues épouse Donzel, Anna Donzel, Clara Donzel, Alain Donzel, Roselyne Martial épouse Donzel, Nicolas Donzel
- les ayants droit de Bruno Druet : Titaina Neti de Montluc épouse Druet, Vaitia Druet, Toareia Druet;
- les ayants droit de Moetia Fourreau : Nicolas Fourreau en son personnel et agissant en sa qualité de représentant légal des mineurs Manoa Fourreau et Moehani Fourreau, Catherine Noble-Demay, Anne-Marie Ferrand, Alban Noble-Demay, Eric Noble-Demay, les héritiers es-qualité de M. Marc Fourreau (Nicolas Roger André Fourreau, Yann Thomas Fourreau) ;

- les ayants droit de Michel Gauché : Martine Gauché ;
- les ayants droit de Hélène Liao: Petero Tehuritaua, Kulia Maïte Tehuritaua, Hélène Rochette épouse Liao, les héritiers de Georges Liao (Hélène Rochette, Georges Liao né le 5 juin 1977 agissant en son nom personnel et en sa qualité de représentant légal des mineurs Georges Liao, Sarah Liao, Weena Liao épouse Teriitahi, Juanita Liao, Nelson Liao, Maihere Liao épouse Pereitai, Heiura Aroquiame épouse Sansine, Kulia Maïte Tehuritaua), Virtua Rochette, Georges Liao, Weena Liao en son nom personnel et en sa qualité de représentant légal du mineur Teihoarii Teriitahi, Juanita Liao, Nelson Liao, Maihere Liao épouse Pereitai, Heiura Aroquiame épouse Sansine, Moehau Teriitahi, Etienne Pereitai, Tyler Pereitai ;
- les ayants droit de Claudio Lillini : Clémentine Changuy épouse Lillini, Claudia Lillini, les héritiers de Giuseppina Boscolo épouse Lillini (Roberto Lillini, Maria Louisa Lillini, Claudia Lillini), Tefaimiti Mana, Manuarii Augier de Montgrenier Maria-Louisa Lillini épouse Ragot, les héritiers de Roberto Lillini (Catherine Lillini, Fabien Lillini, Claire Lillini, Yann Lillini), Ghislain Ragot, Leslie Ragot, Fabien Lillini, Claire Lillini, Yann Lillini ;
- les ayants droit de Jean-Paul Moreau : Anne Peneau épouse Moreau, Christophe Moreau, Cécile Moreau en son nom personnel et représentante légale de Noah Temarii, Marie-Françoise Moreau veuve Compagnet, Bernard Moreau, Ariitu Reynald Temarii, les héritiers de Anne-Marie Lubert (Bernard Moreau, Christophe Moreau, Cécile Moreau, Marie Françoise Moreau veuve Compagnet, Laurence Wei Moreau) ;
- les ayants droit de Rodney John Page et de Wendy Véronica Page : Michael Andrew Page, Clifford Joseph Page, Janis Page épouse Wagenfeller, Peter Clifford Page, Gary Robert Page, Philip Robert Page, Kye Joseph Page, Jennifer Kaye Augier de Montgrenier épouse Page, BÉlinda Jane Rose, hart épouse Page, Véronica Anne Evans, William James Evans, Judyth Helen Evans, Leanne Véronica Evans ;
- les ayants droit de Guillaume Ratte : Michel Ratte, Fabienne Guedin épouse Ratte, Renée Thirion épouse Brajou, Yannick Ratte ;
- les ayants droit de Eric Sesboüé : Eliane Ami épouse Sesboüé, Hereiti Sesboüé, Daniel Sesboüé, Christiane Ferlandy épouse Sesboüé, les héritiers de Claire FARGUES épouse Ferlandy (Christiane Andrée Gisèle Ferlandy épouse Daniel Sesboüé, Monique Jacqueline Pierrette Ferlandy épouse Alain Mattei, Nelly Maryse Françoise Ferlandy épouse Jean-Pierre Napoleone), les héritiers de Suzanne Touchard veuve Sesboüé (Daniel Sesboüé, Marie-Elise Sesboüé, Yves Sesboüé), Carole Sesboüé, Yann Sesboüé ;
- les ayants droit de Philippe Taputuarai : Philippe Taputuarai né le 17 septembre 1938, Marthe Apuarii épouse Taputuarai, Gilles Louis André Travers, Sylvie Taputuarai épouse Travers, André Wong, Stéphanie Wong, Philippe Wong ;
- les ayants droit de Sylvia Teahamai : Madame Dominique Martin, belle-soeur, agissant comme victime par ricochet en raison de ses liens étroits avec la victime ;
- les ayants droit de Hermann Trafton : Vaite Vairaaroa, Hana Trafton en son nom personnel et représentante légale de Hereana Teiva, les héritiers de Wiber Trafton (Hana Trafton, Claude Haines Temarii Trafton), les héritiers de Jeanne Jamet épouse Trafton (Hana Trafton, Claude Haines Temarii Trafton), Claude Trafton ;
- les ayants droit de Michel Santurenne, en l'espèce : Christine Marie-Louise Bosseur veuve Santurenne, Mickael Santurenne, Fabien Santurenne, Virginie Santurenne épouse Bedoui, Aurélie Buriez, Léo Santurenne et Emma Santurenne mineurs représentés par leurs parents, Mickael Santurenne et Aurélie Buriez, Ilyes Michel Bedoui, mineur représenté par ses parents Virginie Santurenne et Mohamed Mourad Bedoui, Colette Annie Santurenne, Marie-Ange Juliette Santurenne ;

- les ayants droit de Bruno Druet, en l'espèce : Eliane Raymonde Bnseignour et Alain Georges Druet ;
- les ayants droit de Hélène Liao, en l'espèce : Jade Tauira, mineure représentée par son père Mike Tauira et sa mère Juanita Liao, Daina Tarere Tiahau épouse Bordes, Tevaiatea Tepea, Arii-Ura Sansine ;
- les ayants droit de Philippe Taputuarai, en l'espèce : Gloria Apuarii ;

M. Andriamamonjisoa Ratsimbazafy a été condamné solidairement avec la SA Air Moorea dans les limites de l'arrêt civil de la Cour d'appel de Papeete du 6 septembre 2018, et en considération de l'incompétence de la juridiction Correctionnelle pour statuer sur les demandes d'indemnisation formulées à l'égard de la SA Air Moorea, de MM Chanseau, Gobin, Tinomano, Loisel, Quemeneur et Yeung à payer à :

Roland Martin, père de Moetia Fourreau,
- la somme de 4.000.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection résultant du décès de sa fille dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;

Jacqueline Brault épouse Martin, belle-mère de Moetia Fourreau, qui a produit une attestation dans laquelle elle précise l'avoir connue à l'âge de 4 ans, et a participé à son éducation, faisant partie intégrante de sa famille, à
- la somme de 3.000.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection résultant du décès de sa belle-fille dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;

Garey Martin, frère de Moetia Fourreau,
- la somme de 3.500.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection résultant du décès de sa soeur dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;

Natalee Martin, soeur de Moetia Fourreau,
- la somme de 3.500.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection résultant du décès de sa soeur dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;

Stefanee Martin, soeur de Moetia Fourreau,
- la somme de 3.500.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection résultant du décès de sa soeur dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à MOOREA ;

M. Andriamamonjisoa Ratsimbazafy a été condamné, en outre à verser à M. Martin, Mme Brault, Mmes Martin, pour chacun une somme de 35.000 F CFP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

Le tribunal Correctionnel a débouté de leurs demandes, faute de preuve d'un préjudice de Mme Martin-Peretti, en l'absence de justificatif établissant des liens de proximité avec Mme Fourreau ;

S'agissant des demandes d'indemnisation de Mme Huin et Mme Laurier, le Tribunal a constaté que ces dernières ont déjà été indemnisées de leurs préjudices moraux et ne sollicitent qu'une indemnisation au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ; M. Ratsimbazafy a été condamné à leur verser à chacune 50.000 F CFP ;

Le tribunal a débouté M. Hervé Taputuarai de sa demande d'indemnisation en l'absence de justificatif établissant des liens de proximité avec M. Philippe Taputuarai ;

Le tribunal correctionnel a débouté de sa demande l'association FENVAC estimant que le préjudice lié à son objet statutaire n'était pas démontré. Il a condamné M. Ratsimbazafy, dans la limite des condamnations prononcées par

arrêt de la chambre civile de la cour d'appel de Papeete à l'égard de la SA Air Moorea et compte tenu de l'incompétence du Tribunal Correctionnel pour statuer sur les demandes d'indemnisation présentées à l'encontre de MM. Chanseau, Gobin, Tinomano, Quemeneur, Yeung, à payer à la FENVAC 2.386.636 F CFP; et à cela s'ajoute 200.000 F CFP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale lié au frais d'honoraires et d'avocat depuis 2013;

Le tribunal a condamné Ratsimbazafy à payer la somme de 170 000 CFP à l'association 987, au titre de dommages-intérêts pour le rôle d'assistance et soutien envers les familles des personnes disparues dans la catastrophe du 09 août 2007 à Moorea ; et 100.000 F CFP au titre de l'article 475-1 Du code de procédure pénale à l'association 987 ;

Les premiers juges ont constaté l'intervention volontaire de la caisse de prévoyance sociale de la Polynésie française et ont précisé que M. Ratsimbazafy devra indemniser solidairement avec MM. Chanseau, Gobin, Tinomano, Quemeneur et Yeung à celle-ci 58.276.449 F CFP, et outre la somme de 180.000 F CFP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale;

Le tribunal a constaté l'intervention volontaire de l'Agent judiciaire de l'Etat et a dit que la décision lui sera opposable.

LES APPELS :

Le 22 janvier 2019, M. Tinomano a interjeté appel des jugements sur l'ensemble de ses dispositions (pénale et civile), rendus par le tribunal correctionnel le 22 janvier 2019, sous les numéros 27 et 28; le même jour, le Procureur de la République a relevé appel incident des dispositions pénales du jugement numéro 27.

Le 22 janvier 2019, M. Freddy Chanseau a interjeté appel des jugements sur l'ensemble de ses dispositions (pénale et civile), rendus par le tribunal correctionnel le 22 janvier 2019, sous les numéros 27 et 28; le même jour, le Procureur de la République a relevé appel incident des dispositions pénales du jugement numéro 27.

Le 24 janvier 2019, la SA Air Moorea a interjeté appel des jugements sur l'ensemble de ses dispositions (pénale et civile), rendus par le tribunal correctionnel le 22 janvier 2019, sous les numéros 27 et 28; le même jour, le Procureur de la République a relevé appel incident des dispositions pénales du jugement numéro 27.

Le 24 janvier 2019, M. Andriamananjisoa Ratsimbazafy a interjeté appel des jugements sur l'ensemble de ses dispositions (pénale et civile), rendus par le Tribunal Correctionnel le 22 janvier 2019, sous les numéros 27 et 28; le même jour, le Procureur de la République a relevé appel incident des dispositions pénales du jugement numéro 27.

Le 24 janvier 2019, M. Jacques Gobin a interjeté appel des jugements sur l'ensemble de ses dispositions (pénale et civile), rendus par le tribunal correctionnel le 22 janvier 2019, sous les numéros 27 et 28; le même jour, le procureur de la République a relevé appel incident des dispositions pénales du jugement numéro 27.

Le 24 janvier 2019, M. Stéphane Loisel a interjeté appel des jugements sur l'ensemble de ses dispositions (pénale et civile), rendus par le tribunal correctionnel le 22 janvier 2019, sous les numéros 27 et 28; le même jour, le Procureur de la République a relevé appel incident des dispositions pénales du jugement numéro 27.

Le 25 janvier 2019, M. Didier Quemeneur a interjeté appel des jugements sur l'ensemble de ses dispositions (pénale et civile), rendus par le tribunal correctionnel le 22 janvier 2019 sous les numéros 27 et 28 ; le même jour, le procureur de la République a relevé appel incident des dispositions pénales du jugement numéro 27.

Le 25 janvier 2019 Me Jacquet défendant les intérêts de la caisse de prévoyance Sociale, a interjeté appel du jugement rendu le 22 janvier 2019, sous le numéro 28;

Le 28 janvier 2019, le procureur de la République a interjeté appel du jugement rendu par le Tribunal Correctionnel le 22 janvier 2019, sous le numéro 27 concernant M. Guy Yeung ;

Le 28 janvier 2019, l'association 987, la FENVAC, Famille de Pierre Coissac, Famille de David Corre, Famille de Frédéric Donzel, Famille de Bruno Druet, Famille de Moëtia Fourreau, Famille de Michel Gauché, Famille de Hélène Liao, Famille de Claudio Lillini, Famille de Jean-Paul Moreau, Famille de Rodney et Wendy Page, Famille de Guillaume Ratte, Famille Eric Sesboüé, Famille de Philippe Taputuarai, Famille de Sylvia Teahamai, Famille de Hermann Trafton ont interjeté appel en toutes leurs dispositions des jugements du Tribunal Correctionnel de Papeete rendu le 22 janvier 2019 sous le numéro 27 (sur l'action pénale) et sous le numéro 28 (sur l'action civile) ;

Le 30 janvier 2019, Murietta Teahamai a interjeté appel des dispositions civiles du jugement rendu par le tribunal correctionnel de Papeete numéro 28 ;

Le 30 janvier 2019, Me Michel, conseil d'Axa corporate solutions assurance a interjeté appel des dispositions civiles du jugement numéro 28 rendu le 22 janvier 2019, par le tribunal correctionnel de Papeete ;

Le 30 janvier 2019, Céline Tinirau épouse Léontieff, a interjeté appel des dispositions civiles du jugement numéro 28 rendu le 22 janvier 2019, par le tribunal correctionnel de Papeete ;

Le 30 janvier 2019, Mme Clarita Amaru épouse Teahamai, a interjeté appel des dispositions civiles d'un jugement du Tribunal correctionnel de Papeete numéro 28 rendu le 22 janvier 2019 ;

Le 31 janvier 2019, Mme Mireille Taputuarai Mireille épouse NOUVEAU a interjeté appel du jugement rendu le 22 janvier 2019 sous le numéro 28;

Le 31 janvier 2019, M. Jean-Marc Tinirau a interjeté appel des dispositions du jugement rendu le 22 janvier 2019 sous le numéro 28 ;

Le 31 janvier 2019, Juanita Teahamai a interjeté appel sur les dispositions du jugement rendu le 22 janvier 2019, par le tribunal correctionnel de Papeete sous le numéro 28;

Le 31 janvier 2019, Mme Christine Marie-Louise Bosseur veuve Santurenne, M. Mickaël René Santurenne, M. Fabien Santurenne, M. Léo Santurenne, Mme Virginie Santurenne, Mme Emma Santurenne, M. Ilyez Bedoui, Mme Aurélie Buriez ont interjeté appel sur les dispositions du jugement du Tribunal correctionnel de Papeete n° 28 du 22 janvier 2019 statuant sur les intérêts civils;

Le 5 février 2019, Hei-Rani Ah-Min a interjeté appel du jugement rendu le 22 janvier 2019 sous le numéro 28 par le tribunal correctionnel de Papeete;

LES CITATIONS :

Les parties civiles :

Le 29 mai 2019, Mme Leanne Veronica Evans, Mme Veronica Anne Evans, Mme Judith Helene Evans, M. William James Evans et Mme Belinda Rose, hart ont été cités à parquet, pour l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre au 29 novembre 2019 ; l'acte d'huissier de justice indique que des derniers vivent en Australie;

Le 29 mai 2019, Mme Capucine Peretti épouse Martin et Garey Martin ont été cités à parquet, afin de comparaître, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; l'acte d'huissier de justice indique que des derniers vivent aux Etats-Unis; à l'audience Mme Brault a avisé la Cour que son fils, Garey Martin et son épouse, Capucine Peretti ne seront pas présents à l'audience;

Le 29 mai 2019, M. Yannick Ratte a été cité à parquet, afin de comparaître, à l'audience de la Chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; l'acte d'huissier de justice indique que ce dernier vit au Japon ;

Le 31 mai 2019, Mme Jenifer Kaye Augier de Montgrenier et Mme Janis Page épouse Wagenfeller ont été citées à parquet, afin de comparaître, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; l'acte d'huissier de justice indique que des derniers vivent en Australie;

Le 31 mai 2019, la citation de M. Nicolas Donzel, pour l'audience chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, a fait l'objet d'une remise à l'étude d'huissier de justice SCP Francis Ponce- Philippe Cazenave-Alexandre Moll ;

Par acte d'huissier de justice en date du 31 mai 2019 délivré à personne, Mme Marthe Apuarii épouse Taputuarai et Mme Hei Rani Ah-Min ont reçu une citation à comparaître à l'audience chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

M. Bernard Moreau a été cité à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, par acte d'huissier de justice en date du 03 juin 2019 ; Le même jour, il a été délivré à personne présente à domicile, une citation à comparaître de Mme Laurence Wei Moreau, pour l'audience susvisée ;

Le 4 juin 2019, M. Clifford Joseph Page, M. Peter Clifford Page, M. Kye Joseph, M. Gary Page, M. Philip Robert Page et M. Mickael Page ont été cités à parquet, afin de comparaître, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la

cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; l'acte d'huissier de justice indique que des derniers vivent en Australie;

Par acte d'huissier de justice en date du 04 juin 2019 délivré à personne, Mme Gloria Apuarii a reçu une citation à comparaître à l'audience chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Mme Eliane Bonseignour et M. Alain Druet, conformément à l'article 558 du code de procédure pénal, ont été cités à comparaître à l'audience du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de la Chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, suivant l'avis de réception signé le 04 juin 2019; Le même jour, les citations de Mme Roselyne Martial épouse Donzel et M. Alain Donzel ont fait l'objet d'une remise à l'étude d'huissier de justice SCP Francis Ponce, Philippe Cazenave Alexandre Moll ;

Mme Christine Bosseur épouse Santurenne, Mme Nicole Queguineur épouse Corre et M. Daniel Corre ont été cités à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, par acte d'huissier de justice délivré à leur personne le 04 juin 2019.

Mme Danielle Queguinier veuve Mottin a été citée, par acte d'huissier délivré à sa personne en date du 05 juin 2019, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Les 5 juin et 6 juin 2019, Mme Eliane Ami veuve Sesboüé et Hereiti Sesboüé, sa fille, ont été citées à parquet, afin de comparaître, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; l'acte d'huissier de justice indique que des dernières résident actuellement au Chili ; à l'audience Mme Eliane Ami a comparu volontairement et a indiqué que sa fille, Hereiti Sesboüé, ne sera pas présente à l'audience ;

Le 06 juin 2019, par acte d'huissier de justice, les citations comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de Mme Aurélie Buriez, M. Mickaël Santurenne, Mme Emma Santurenne et M. Léon Santurenne font l'objet d'un dépôt à étude au sein de l'étude de SCP Chabau François, Biemann Cyril et MIR Stéphane sis 4, rue de la Révolution BP 7 66703 ARGELES SUR MER, des lettres recommandées avec demande d'avis de réception prévue par l'article 558 du code de procédure pénale contenant la copie de l'acte ont été signé le jour même ;

Mme Pierrette Coissac née Jeanrot a été citée, par acte d'huissier délivré à sa personne en date du 07 juin 2019, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Mme Aurélie Buriez, M. Jean-Pierre Coissac, M. Mickaël Santurenne, M. Léon Santurenne et M. Emma Santurenne conformément à l'article 558 du code de procédure pénal, ont été cités à comparaître à l'audience du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, suivant l'avis de réception signé le 08 juin 2019;

Les 12 juin 2019 et 17 juin 2019, par acte d'huissier de justice il a été délivré à Me Pindozi, avocat au barreau de Papeete, domicile élu en son cabinet par Mme Vanina Mu Si Yan veuve Corre en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentante légale de Vaema Corre et Hinalea Corre, mineurs, des citations à comparaître à l'audience de la Chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

M. Philippe Corre, Mme Christel Morre et leurs enfants mineurs Oriane et Ancelin ont été cités, par acte d'huissier délivré à leur personne en date du 12 juin 2019, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; S'agissant de Mme Maëlle Corre, conformément à l'article 558 du code de procédure pénal, celle-ci été cité à comparaître à l'audience du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, suivant l'avis de réception signé le 21 juin 2019 ;

Le 12 juin 2019, par acte d'huissier de justice il a été délivré à Me Antz, avocat au barreau de Papeete, domicile élu en son cabinet par l'Association 9 8 7, une citation à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Mme Jacqueline Brault épouse Martin, a été citée à comparaître, par acte d'huissier de justice délivré à sa personne en date du 12 juin 2019, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

La FENVAC a été citée à comparaître à l'audience du 12 au 29 novembre 2019, par acte d'huissier de justice en date du 13 juin 2019, délivré au cabinet de Me Lienart, son domicile élu à 21 rue des Francs Bourgeois 67000 STRASBOURG ; en vertu de l'article 555 du code de procédure pénale et conformément 557 du même code, la citation a été délaissée entre les mains de Me Petitot Jacky, en sa qualité d'avocat associé ;

Par acte d'huissier de justice en date du 13 juin 2019, la caisse de prévoyance sociale de la Polynésie française a été citée pour l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, acte délivré à personne habilitée, en la personne de Mme Tiare Lee, secrétaire ; le même jour, M. Nicolas Fourreau en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal Moehani Fourreau et Manoa Fourreau ont été cité pour l'audience susvisée, par acte d'huissier de justice délivré à personne ;

M. Yann Lillini a été cité, par acte d'huissier délivré à sa personne en date du 14 juin 2019, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Joanna Zaborniak épouse Coissac en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentante légale des mineurs de Thibault Coissac et Tom Coissac, ont été cités, par acte d'huissier de justice délivré à personne le 14 juin 2019, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Mme Marie-Françoise Moreau épouse Compagnet, conformément à l'article 558 du code de procédure pénal, a été citée à comparaître à l'audience du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, suivant l'avis de réception signé le 17 juin 2019 ;

Par acte d'huissier de justice, délivré à leur personne, en date du 18 juin 2019, M. Georges Liao, Mme Clémentine Changuy épouse Lillini, Mme Claudia Lillini en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentante légale du mineur, Manuarii Augier de Montgrenier ont été cités à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Mme Valtia Druet et Mme Toareia Druet on été citées à leur personne, par acte d'huissier délivré à leur personne, le 20 juin 2019, aux fins de comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Mme Maria Louisa Lillini a été citée à sa personne, par acte d'huissier délivré à sa personne en date du 20 juin 2019, pour comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 21 juin 2019, Mme Maryline Giraud, M. Fabien Lillini, M. Gislain Ragot, Mme Heiura Aroquiame épouse Sansine, Juanita Liao, Nelson Liao et M. Michel Ratte ont été cités, par acte d'huissier délivré à leur personne, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Par acte d'huissier de justice délivré à parquet en date du 21 juin 2019, Mme Anna Donzel, Delphine Mourgues épouse Donzel en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentante légale de Clara Donzel, ont été citées à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019; conformément à la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre les Etats-membres de l'Union européenne du 29 mai 2000 et son protocole du 16 octobre 2001, la transmission des citations de ces dernières se sont fait par voie postale, suivant l'avis de réception signé le 29 mai 2019 ; à l'audience Mme Donzel a avisé la cour que sa filles, Anna sera absente tout le long des débats;

Mme Fabienne Guedin épouse Ratte, conformément à l'article 558 du code de procédure pénal, a été citée à comparaître à l'audience du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, suivant l'avis de réception signé le 22 juin 2019 ;

Le 24 juin 2019, Mme Maihere Liao épouse Pereitai a été citée, par acte d'huissier délivré à sa personne, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; le même jour, les citations pour la même audience de M. Tyler Pereitai et Etienne Pereitai ont délivré à personne présente au domicile, en la personne de Mme Maihere Liao épouse Pereitai, leur mère;

Mme Monique Ferlandy, Mme Carole Sesboûé, Mme Christiane Sesboûé, M. Daniel Sesboûé et M. Yann Sesboûé ont été cités à leur personne, par acte d'huissier délivré à sa personne en date du 26 juin 2019, aux fins de comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 27 juin 2019, M. Georges Liao en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal des mineurs Georges Liao et Sarah Liao, Mme Stéphanee Martin, Roland Martin et M. Tefaimiti Mana ont été cités, par acte d'huissier délivré à sa personne, à comparaître à l'audience de la chambre des

appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Mme Colette Santurenne et Mme Marie-Ange Santurenne ont été citées à leur personne, par acte d'huissier délivré à sa personne en date du 27 juin 2019, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Par acte d'huissier de justice, en date du 28 juin 2019, M. Yann Fourreau, a été cité à parquet, pour l'audience de la chambre des appels correctionnels de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; à l'audience M. Nicolas Fourreau a avisé la cour que son fils, Yann, poursuit ses études en France;

Le 28 juin 2019, M. Christophe Coissac en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentant légal de la mineure Leelou Coissac, a été cité, par acte d'huissier délivré à sa personne, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 5 juillet 2019, par acte d'huissier de justice, la citation à comparaître, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, de Mme Marie Elise Sesboué a fait l'objet d'un dépôt au cabinet de la SCP BOUVET-GIULANI ;

Le 09 juillet 2019, par acte d'huissier de justice délivré à personne présente au domicile, Mme Catherine NOBLE-DEMAY a accepté la citation à comparaître, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, de sa mère, Mme Anne-Marie Ferrand;

Par d'huissier de justice en date du 09 juillet 2019, la citation à comparaître, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, de M. Yves Sessboué a été délivré à sa personne ;

Le 24 juillet 2019, Mme Hélène Adenata Rochette épouse Liao et M. Fabien Santurenne ont été cités, par acte d'huissier délivré à leur personne, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 25 juillet 2019 par acte d'huissier de justice délivré à personne, Mme Sylvie Taputuarai épouse Travers, M. Gilles-Louis Travers, Mme Hana Trafton en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentante légale de son enfant mineure, Hereana Teiva, M. Claude Haine Trafton, M. Alban NOBLE-DEMAY, Eric NOBLE-DEMAY, Catherine NOBLE-DEMAY et Mme Claire Lillini ont été cités à comparaître à l'audience chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 26 juillet 2019 par acte d'huissier de justice délivré à personne, Mme Stéphanie Wong, M. André Wong et M. Philippe Wong ont été cités à comparaître à l'audience chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 1^{er} août 2019 par acte d'huissier de justice, les citations à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, de Mme Ari-Ura Sansine, Mme Kulia Maïte Tehuritaua et Jade Taura, ont été délivrées à personne présente au

domicile, en la personne de leur parent respectif ; et le même jour, il a été délivré à M. Petero Tehuritaua, une citation à comparaître à l'audience susvisée, ce à sa personne ;

Le 2 août 2019 par acte d'huissier de justice, Mme Daïna Tiahau épouse Bordes a été citée, à sa personne, à comparaître à l'audience de la Chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 9 août 2019, par acte d'huissier de justice, M. Moehau Teritahi, Mme Weena Liao épouse Teritahi et Mme Leslie Ragot ont été cités, en leur personne, à l'audience de la chambre des appels de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; le même jour, il a été délivré à M. Moehau Teritahi, présent à domicile, la citation de son fils, M. Teihoarii Teritahi pour l'audience citée plus haut ;

Le 09 août 2019, M. Reynald Temarii, Christophe Moreau, Mme Cécile Moreau en son nom personne et agissant en sa qualité de représentante légale du mineur, Noah Temarii, ont été cités, à leur personne, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 12 août 2019, par acte d'huissier de justice il a été délivré à Me Pindozi avocat au barreau de Papeete, domicile élu en son cabinet par M. Tevaïtea Taputuarai et Mme Taumata Ortas veuve Taputuarai en son nom personnel et agissant en sa qualité de représentante légale de TeriiMana Taputuarai, Teraimearii Taputuarai et Tekaiwa Taputuarai, mineurs, des citations à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 12 août 2019, Mme Vaite Vairaaroa a été citée, à sa personne par acte d'huissier de justice, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 13 août 2019, Mme Tevaiatea Tepea, M. Philippe Taputuarai, M. David Vongy, M. Hervé Taputuarai et Mireille Taputuarai ont été cités à leur personne, par acte d'huissier de justice, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 14 août 2019, Mme Anne Peneau épouse Moreau et Mme Titaina Neti de Montluc ont été citées, à leur personne, à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

M. Jean-Luc Queguinier, conformément à l'article 558 du code de procédure pénal, a été cité à comparaître à l'audience du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, suivant l'avis de réception signé le 28 août 2019 ;

Par acte d'huissier de justice du 29 août 2019, la citation à comparaître de Mme Renée Jeanne Thirion veuve Brajou a fait l'objet d'un dépôt à étude de la SCP Bricard-Vincent-Roussin près de du tribunal de grande instance ds Sables d'Olonne ;

Le 29 août 2019, par acte d'huissier de justice, il a été délivré à personne présente au domicile, la citation à comparaître de M. Viritua Rochette à M. Teva Rochette, fils de ce dernier, pour l'audience des 12 au 29 novembre de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete ;

Par acte d'huissier de justice délivré à personne en date du 04 septembre 2019, M. Marc Tinirau a été cité à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Par acte d'huissier de justice délivré à personne en date du 05 septembre 2019, Mme Martine Gauché a été cité à comparaître à l'audience de la Cour d'assises la Cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, ce par acte d'huissier de justice de Me Alliel, près de la cour d'appel de Paris ; à l'audience, Mme Martine Gauché a comparu devant la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, volontairement et assisté de son conseil, Me Rosenthal, avocat au barreau Paris ;

Par acte d'huissier de justice délivré à parquet en date du 09 septembre 2019, Mme Nathalie Martin a été citée à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Le 12 septembre 2019, Mme Marion Laurier a été citée à sa personne, par acte d'huissier de justice, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Par acte d'huissier de justice, la citation à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de Mme Maryse Françoise Ferlandy, a été délivrée à sa personne le 17 septembre 2019, suivant l'avis de réception signé à l'étude de la SCP Pansard-Marans-Cunin-Mondolini ;

Le 27 septembre 2019, Mme Agnès Laurier a été citée à sa personne, par acte d'huissier de justice, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

M. Alexandre Compagnet a été cité à sa personne le 09 octobre 2019, ce dernier s'est présenté volontairement à l'audience de la chambre des appels Correctionnels de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Les mises en cause :

Par acte d'huissier de justice, de Me Alliel huissier de justice près de la cour d'appel de Paris, du 03 octobre 2019, l'Agent judiciaire de l'Etat a été cité à comparaître à l'audience de la cour d'assises la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete Me Chicheportiche, avocat au barreau Papeete est intervenu volontairement ;

Par acte d'huissier de justice, de Me Alliel huissier de justice près de la cour d'appel de Paris, délivré à personne habilitée en date du 05 août 2019, Axa corporate solutions assurances, a été cité à comparaître à l'audience de la cour d'assises de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; à l'audience de la chambre des appels correctionnels de Me Michel, avocat au barreau de Papeete est intervenue volontairement ;

Les prévenus :

Le 29 avril 2019, M. Tinomano, Freddy Chanseau, et M. Guy Yeung ont été cités à leur personne, par acte d'huissier de justice, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ; le même jour, la Société Air Moorea prise en la personne de son représentant légal M. Manate Vivish, président du conseil d'administration a été citée par acte d'huissier de justice délivré à personne habilitée ;

Par acte d'huissier de justice de Me METRAL, près du Tribunal de grande instance de Dax, en date du 2 mai 2019, M. Jacques Gobin, a été cité à sa personne, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Par acte de Me Fandoux, d'huissier de justice près de la cour d'appel de Noumea, en date du 31 mai 2019, M. Stéphane Loisel, a été cité à sa personne, à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 ;

Par acte d'huissier de justice du 8 juillet 2019, la citation de M. Didier Quemeneur aux fins de comparaître à l'audience du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019 de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete, a été délivré à personne présente au domicile, en la personne de son épouse, Mme Isabelle Quemeneur et conformément à l'article 558 du code de procédure pénal, la citation a été délivré à sa personne, suivant l'avis de réception signé le 10 juillet 2019;

Par acte d'huissier de justice délivré à parquet en date du 26 avril 2019, M. Andriamanorjisoa Ratsimbazafy a été cité à comparaître à l'audience de la chambre des appels correctionnel de la cour d'appel de Papeete du 12 novembre jusqu'au 29 novembre 2019; conformément à la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre les Etats-membres de l'Union européenne du 29 mai 2000 et son protocole du 16 octobre 2001, la transmission de la cédule s'est fait par voie postale ;

Toutes les parties étaient présentes et assistées de leur conseil respectif, l'arrêt sera rendu contradictoirement à leur égard ;

DÉROULEMENT DES DÉBATS :

A l'audience publique du 12 novembre, la présidente a procédé à l'appel des causes des parties ;

La présidente a constaté l'identité et la présence des prévenus ;

Maître Foreman, conseil de M. Yeung, a déposé des conclusions in limine litis aux fins d'incompétence au profit de la juridiction administrative au regard du statut de fonctionnaire de son client, déjà invoquée devant le tribunal correctionnel et reprise devant la Cour ; lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Maîtres Quinquis et Le Guillou, conseils de M. Chanseau et de la SA Air Moorea, pris en la personne de son représentant légal M. Manate Vivish, ont déposé des conclusions in limine litis, lesquelles ont été visées par la présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

La Cour, en application de l'article 459 du code de procédure pénale a ordonné que cette exception soit jointe au fond et qu'il serait statué par un seul et même arrêt ;

Maître Rousseau-Wiart, substituant Me Aran, conseil de Mme Colette Santurenne et Ange-Marie Santurenne, a déposé des conclusions lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Maître Foreman, conseil de M. Yeung, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Quinquis, conseil de M. Chanseau et de la SA Air Moorea pris en la personne de son représentant M. Manate Vivish, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Mestre, conseil de M. Loisel, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Fromaigeat, conseil de M. Tinomano, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Lau, conseil de M. Quemeneur, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Jourdainne, conseil de M. Gobin, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me N'diaye, conseil de M. Ratsimbazafy, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Rosenthal, conseil des parties civiles et de la FENVAC, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Jacquet, conseil de la caisse de prévoyance sociale de la Polynésie française et de la famille Fourreau-Martin, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Chicheportiche, conseil de l'Agent judiciaire de l'Etat, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Me Michel, conseil d'AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE, a déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et la greffière, mentionnées par cette dernière aux notes d'audience et jointes au dossier ;

Les témoins ont été appelés et invités à se retirer de la salle d'audience, les prescriptions de l'article 436 code de procédure pénale ayant été observées ;

La Présidente a informé les prévenus de leur droit d'être assisté par un interprète et de leur droit de faire des déclarations, de répondre aux questions qui lui sont posées ou de se taire;

Puis au cours des débats qui ont suivi :

La Présidente a été entendue, en son rapport ;

Ont été ensuite entendus dans les formes prescrites par les articles 460 et 513 du code de procédure pénale :

Les prévenus ont été entendus chacun en leurs explications ;

Les parties civiles ont été entendues en ses observations ;

Les témoins ont été entendus, après avoir déclaré n'être ni parent ni allié des parties, ni à leur service et avoir prêté le serment "de dire toute la vérité, rien que la vérité" ;

Les experts ont été entendu après avoir prêté le serment "d'apporter son concours à la justice et en sa conscience" ;

Les avocats des parties civiles ont été entendus en leur plaidoirie ;

Mme Angibaud, Avocate générale, en ses réquisitions ;

Les avocats des prévenus ont été entendus chacun en leur plaidoirie ;

M. Vivish, représentant de la SA Air Moorea, M. Chanseau, M. Gobin, M. Loisel, M. Tinomano, M. Quemeneur, M. Ratsimbazafy et M. Yeung ont eu la parole en dernier ;

Puis la Cour a mis l'affaire en délibéré et la présidente a déclaré que l'arrêt serait rendu à l'audience publique du jeudi 23 janvier 2020.

Et ce jour, jeudi 23 janvier 2020, la présidente Valko, en audience publique, a donné lecture de l'arrêt dont la teneur suit, conformément aux dispositions des articles 485 et 512 du code de procédure pénale, en présence du ministère public et de la greffière.

* * * *

LES FAITS:

Le 9 août 2007, l'avion de marque De Havilland Canada , DHC-6 " TWIN OTTER" imatriculé F-OIQI assurant la liaison MOOREA-PAPEETE s'abîmait en mer entre la pointe Faaupo et la passe de Vaiare quelques minutes après son décollage de la piste 12, avec, à son bord 19 passagers et un pilote, tous décédés dans le crash. Cinq corps n'ont jamais été retrouvés .

Le pilote :

M. Michel Santurenne était âgé de 53 ans. En bonne santé, il passait tous les 6 mois une visite médicale dans le cadre de son activité professionnelle.

M. Santurenne et son épouse avaient formé le projet de s'installer en Polynésie et, à cette fin, M. Santurenne avait soumis sa candidature à Air Moorea où il venait d'être embauché, le 7 mai 2007 avec 3 425 heures de vol à son actif, dont 92 heures sur appareil de type DHC-6. Sa formation, ses qualifications et ses temps de vol étaient réglementaires.

Il devait accueillir son épouse qui venait le rejoindre sur le territoire. Bien que son alliance ait été retrouvée sur le sol, à l'entrée des vestiaires, aucun des témoignages recueillis ne permettait d'accréditer l'hypothèse d'un acte volontaire de la part du pilote.

Professionnellement, M. Santurenne était unanimement réputé pour son "professionnalisme pointu", pilotant finement et respectant les règles à la lettre, n'hésitant pas à signaler tout problème sur un avion : "rigoureux, méthodique, calme, très sociable, gai et heureux de vivre, à l'aise, imperméable aux pressions commerciales des clients" même si certains le trouvaient "plus lent que les autres pilotes".

Les paramètres du vol n° 1121 (MOOREA - FAA'A) du 9 août 2007

Le trajet de 16 kms entre les deux aéroports s'effectue en 6 minutes de vol et à 600 ft/pieds (182 m) d'altitude sens Moorea-Tahiti et à environ 1.100 ft/pieds (335 m) dans le sens inverse.

La rotation Faa'a/Moorea/Faa'a (soit un aller et retour) dure environ 25 minutes, la compagnie bénéficie d'une dérogation de la DOAC, intégrée au manuel d'exploitation, pour des vols avec un seul pilote seulement pour les vols à vue et de jour.

Si les enquêteurs décelaient un non-respect du protocole de communication entre les deux tours de contrôle, cette anomalie n'avait joué aucun rôle dans l'accident.

Les conditions météorologiques

A midi (heure approximative de l'accident), les paramètres météo étaient notamment les suivants:

pression atmosphérique : L017 hPa vents : sud-ouest de 15 km/h
visibilité : 35 kms
nébulosité totale : 6 octas
Et à l'item " temps sensible ", était indiqué : néant

Si ces paramètres concernaient l'aéroport de FAA'A, par extrapolation le service de la météorologie indiquait qu'à l'aéroport de Temae (MOOREA), les conditions étaient vraisemblablement les suivantes :

vents : est/est-sud de 0 à 20 km/h avec une nébulosité moindre qu'à FAA'A

Les rotations précédentes

MM. Gouronc et Pichon - Mathieu qui effectuaient ce parcours régulièrement, étaient à bord du vol Air Moorea précédent n°1100, dans le même avion et avec le même pilote. Ils n'avaient rien remarqué de particulier.

M. Bernard Athenol, domicilié depuis 1996 à TEMAE, près de la piste de l'aéroport de Moorea, côté mer et dont les atterrissages et décollages réguliers des TWIN OTTER lui servaient d'horloge, passionné d'aviation, précisait que, le 9 août 2007, le TWIN OTTER ayant atterri à l'approche de Moorea vers 10h, avait un bruit de moteurs différent quant à son rythme, "comme s'il manquait un palier dans le cycle des tours. (...) c'était comme si le moteur d'une voiture tournait sur trois cylindres en attendant que le 4ème se mette également en route".

L'accident

Il ressortait des déclarations des témoins que l'ascension de l'avion était apparue comme normale jusqu'à ce que, à hauteur de la cocoteraie, "le bruit des moteurs donne l'impression d'une accélération et de décélération" ou "faisant un bruit inhabituel très fort ; " ta, ta, ta, ta, ta et dans les tons graves et rapides alors que le bruit du moteur habituel est : toutatuttuuu et ce d'une façon continue. Il me semble que le moteur avait des ratés " "l'avion faisait un drôle de bruit, pas comme d'habitude, comme un marteau sur un morceau de fer un TAC ... TAC TAC" ou encore "il faisait un bruit comme dans les films de guerre quand un avion est abattu", le "bruit d'une voiture qui pétarade avec son pot d'échappement mais une seule fois" puis, "aucun bruit ne parvenait jusqu'à moi, comme si l'avion n'avait plus de moteur en fonctionnement (...) ce qui m'a le plus surpris, c'est l'absence de bruit de moteur; survenu tout de suite après le bruit sourd ". " l'appareil était en train de descendre légèrement et se trouvait à la moitié de la hauteur à laquelle il aurait dû être, puis il allait droit vers l'océan qu'il percutait à un angle d'environ 45°. Selon lui, les moteurs donnaient l'impression de tourner beaucoup plus vite qu'à la normale et les hélices tournaient puisqu'il apercevait les cercles formés par leur rotation ; il n'avait pas perçu de " ratés des moteurs, ni aucun arrêt de l'un d'entre eux", "deux bruits distincts et non similaires, de ratés de moteur et pour le second " se terminant en emballement comme lorsque l'on fait tourner un moteur débrayé "

Seul M. Athenol, se montrait catégorique sur l'arrêt des bruits des moteurs au cours de l'ascension, puis un silence complet "sans bruit quelconque de pétarade".

Les témoins décrivaient un avion qui " fait des mouvements inhabituels comme un bateau sur des petites vagues " " ballotté de Gauché à droite " avant de piquer vers la mer sur sa Gauché, " l'avion a donné un coup d'aile à Gauché puis à droite, comme si le pilote cherchait à se mettre parallèle à la mer pour préparer un amerrissage" mais " l'avion ne s'était pas mis à l'horizontale et avait repiqué vers le sol, toujours à plein régime jusqu'au moment de l'impact", ce qui faisait penser à M. Brisson à un problème de gouverne, un avion " incliné à 45° sur sa droite, l'aile droite percutant l'eau la première, et plongeant avec un angle de 45° également"

Dans son rapport final, le BEA donnait un minutage approchant, à partir de l'heure d'autorisation de décollage, en heure UTC dont 10 heures étaient retranchées ici pour obtenir l'heure locale :

- 11 h 57 min 7 sec ; mise en route des moteurs
- 12h 00 min 6 sec : le contrôleur de Moorea autorise le décollage -
- 12h 00 min 12 sec : mise en puissance des moteurs
- 12h 00 min 58 sec et les 8 secondes suivantes : bruits de fonctionnement de la pompe servant à actionner les volets
- 12h 01 min 7 sec : réduction vitesse rotation hélices
- 12h 01 min 9 sec (soit 2 secondes plus tard) exclamation du pilote ("ah putain!")
- 12h 01 min 12 sec et 13 sec : deux alarmes " don't sink " - 12h 01 et 14sec : augmentation vitesse rotation hélices
- 12h 01 min 15 sec et 1,9 sec : alarmes " sink rate " et trois fois " pull up "
- 12h 01 min 20 sec : arrêt de l'enregistrement

L'appareil DHC-6 immatriculé n° F-OIQI

Le modèle DHC-6 TWIN OTTER

Selon M. Pierre Bernard de la DGAC, 865 Twin Otter avaient été fabriqués, dont 335 encore en exploitation en 2007. Sur ces 865 appareils, environ 1/3 (soit donc environ 288) s'étaient " crashés " avec des conséquences plus ou moins graves, sans que les causes de ces crash soient établies. Il s'agissait d'un véritable " tracteur du ciel ", sa conception lui permettant d'être exploité dans des conditions extrêmes.

La flotte de la société Air Moorea comportait 4 appareils de ce type.

L'ensemble des pilotes entendus confirmaient l'opinion de M. Bernard quant à la qualité de l'appareil qualifié de "simple de conception et robuste, adapté pour les pistes courtes et les terrains sommaires et peu sensible au chargement" (MM.Bodelle.Marraud. Guitton. Tavelier.Le Bail.Charpentier. Sautereau)

Avant l'accident du 9 août 2007, la formation à la rupture des commandes de vol n'était que théorique mais depuis, un exercice pratique était prévu par le manuel de formation de qualification QT4.

M. Georges Ionita, commandant de bord chez Air Tahiti Nui sur A340, expliquait que le TWIN OTTER était certifié pour continuer à monter avec 50% de sa puissance si un de ses moteurs était arrêté. Il le qualifiait de "véritable camion de l'air". Il ajoutait que, même en cas de rupture de commande, il restait gérable et pilotable, à condition toutefois que le pilote ait suffisamment d'expérience sur cet appareil, expérience nécessaire qu'il quantifiait au moins à 600 heures de vol et non 500 comme M.Santurenne. Cette analyse n'était pas partagée par les autres pilotes.

Les techniciens confirmaient cette analyse (M.Drevon, M.Aromaiteraï, M.Pelletier-Lacouture) et la plupart d'entre eux expliquaient qu'en milieu salin, les câbles de gouvernes étaient changés tous les ans. Ceux qui avaient déjà changé ces câbles sur ces appareils mentionnaient n'avoir remarqué aucune usure particulière.

Conçu et fabriqué par la société DE HAVILLAND CANADA, cet aéronef était du type DHC-6-série 300, de référence de type A-82-7, portait le numéro de série 608 (N/S 608), et avait été mis en service le 2 février 1979, acheté par la compagnie colombienne AEROTACA sous l'immatriculation HIC-2215.

En 1984, il était vendu à la société Cosmopolitan Broadcasting Corp. de New-York et jusqu'en 1985, il était exploité par la compagnie Sea Jet des Îles vierges sous le n° N784DL.

Il n'apparaissait plus utilisé jusqu'en 1989, date à laquelle, il devenait à nouveau propriété de la compagnie colombienne AEROTACA sous le n° HK-3523 avant d'être vendu à la société FAYARD ENTREPRISES et était exploité aux Etats-Unis à partir de 1998 et volait du 30 octobre 1998 au 25 octobre 2005 sous l'immatriculation N228CS.

En 2005, la société Air Moorea se portait acquéreur de cet appareil DHC 6-300, n° de 608 (SN 608), pour un prix de 2,6 millions de dollars américains. Les techniciens de la société FAYARD ENTREPRISES assuraient que la maintenance était rigoureusement assurée en dépit des constatations de M. Busser qui décrivait un appareil en état général "déplorable" avec des instruments qui ne fonctionnaient pas, des sièges de la cabine "pourris" mais avec un comportement en vol étonnamment sain par rapport à son état intérieur.

Selon le courtier, M David Poust, les câbles de commande avaient été changés en mars 2005. Entre le 2 novembre 2005 et le 7 mars 2006, des travaux avaient été effectués sur l'appareil par la société Texas Air Services: changement de moteurs, réparations diverses (train avant, système de direction, système hydraulique, vitres du pare-brise, coussins d'isolation), et diverses autres réparations structurelles sur la coque de l'appareil, outre des travaux qui n'avaient pas été prévus initialement compte tenu de l'état de l'avion dont le coût avait finalement donné lieu à une transaction avec l'entreprise FAYARD.

Le 14 novembre 2006, l'appareil était vendu par la société D.P. Acquisitions Inc., filiale de la société américaine AVIA SOURCE, ayant acheté l'avion, le 21 octobre 2005 et Air Moorea.

L'appareil était donc mis en exploitation à compter du 17 novembre 2006, essentiellement affecté aux vols navette entre Tahiti et Moorea, totalisant alors 30 heures de vol pour 49.907 cycles.

L'examen des documents du F-OIQI ne permettait de déceler aucune anomalie.

Six examens de contrôle avaient été réalisés sur l'appareil, conformément aux prescriptions du constructeur décembre 2006, courant février 2007, fin mars 2007, début mai 2007, début juin 2007 et du 16 au 19 juin 2007.

Certains pilotes dénonçaient cependant :

- le caractère erratique du pilote automatique, connecté au trim de profondeur, qui se déconnectait tout seul sans raison,
- un souci au niveau de la dirigibilité au sol à cause de la roulette de nez qui était particulièrement dure,
- la gouverne mal réglée au niveau des moteurs, de l'alarme de décrochage,
- le réglage des volets et la dirigibilité de la roulette de nez
- un trim en pilotage automatique entraînant une tension sur le câble de profondeur pouvant générer une usure prématurée

Le témoignage de M. Chantre, en particulier, soulignait divers dysfonctionnements au point qu'aucun des pilotes n'aimait voler sur le F-OIQI. Ancien instructeur de l'armée de l'air, il évoquait la possibilité que cet avion ait

pu être " vrillé " et savait qu'il avait été utilisé en " largage para " avant d'être utilisé par Air Moorea.

Les techniciens de maintenance précisait que les pannes les plus fréquentes sur TWIN OTTER étaient liées à des réglages moteurs, des réglages d'amortissement du train avant, ainsi que des odeurs de carburant en cabine passagers.

Il résultait par ailleurs des documents de vol relatifs au chargement de l'appareil le jour de l'accident que 19 passagers avaient été enregistrés mais que la répartition hommes-femmes était erronée, ce qui avait eu une influence sur le calcul de masse forfaitaire des passagers : 1.482 kg sur le document au lieu de 1.604 kg. De même, la répartition de masse en soute était fautive.

Ce document était cependant validé par le manutentionnaire bagagiste, l'agent d'escale Mme Adam et le pilote M.Santurenne. L'avion n'était pas en surcharge mais "cette erreur de calcul témoigne d'un manque de rigueur du service d'escale" selon les experts .

Mme Adam reconnaissait ces erreurs et précisait qu'un 19^e passager s'était présenté en dernière minute, que le pilote avait accepté de prendre en compte

La compagnie Air Moorea

La SA Air Moorea, au capital de 353.000.000 FCFP, immatriculée au RCS le 23 avril 1968 était détenue par AIR TAHITI (99,98 %) et MM. Marcel Galenon, Christian Vernaudon, Auguste Vu, Manate Vivish, Freddy Chanseau et Patrick Martineau.

Les administrateurs étaient :

M. Marcel Galenon, PDG
M. Christian Vernaudon
M. Manate Vivish, représentant AIR TAHITI.

Les pilotes

Une partie des pilotes entendus, comme M. Kaczmarek ou M. Urima, décrivait une bonne ambiance dans l'entreprise, dépourvue de pressions particulières.

D'autres, en revanche, tels que M.Busser, évoquaient des anomalies telle que surcharge de bagages, pannes à répétition sur certains appareils, faible qualification du personnel, pression commerciale constante, qui pouvait être plus forte ponctuellement, et un encadrement tendu vers les limites inférieures des marges de sécurité.(M. Guitton, M.Lespade, M.Lejeune). La plupart soulignait le caractère éprouvant des rotations quotidiennes. (M.Sautereau, M.Sentenac, M.Mazelier). M.Busser évoquait le défaut de formation des mécaniciens et affirmait qu'il leur était "interdit de parler aux pilotes".

La direction technique

Elle se divise en deux activités : le maintien de la navigabilité, partie M du règlement CE 2042/2003, et l'entretien, partie 145 du dit règlement.

La partie M consiste à définir la politique de maintenance en rédigeant un programme d'entretien, avec les remises aux normes, l'exécution des consignes et la réalisation des modifications nécessaires en application du programme constructeur .

Le contrôle des conditions d'exploitation de l'aéronef s'effectue sur la base de cartes EMMA (equalized Maintenance for maximum availability) portant chacune sur une tâche à exécuter.

Une inspection spéciale (SP) est applicable selon l'environnement et indique les limites de vie des différents composants (PSM)

Le programme d'entretien de la compagnie aérienne doit s'appuyer sur ce programme constructeur. En l'espèce, il avait été établi le 7 août 2006.

Le programme d'entretien du constructeur est basé sur des vols d'une durée moyenne de 50 minutes.

Les techniciens

Plusieurs d'entre eux évoquaient des problèmes récurrents tels que le matériel vétuste, fabriqué localement, problèmes de jaugeurs déclenchant, soit une alarme intempestive de niveau trop bas, soit à l'inverse indiquant un niveau dans le réservoir beaucoup plus important, les câblages usés, transferts de carburants entre appareils avec des conditions de travail difficiles (sol sale et graisseux, outils et pièces d'avions étant à même le sol dans la saleté, des moteurs posés sur de simples tables recouverts de toiles, mesures de sécurité non respectées) (M. Jacquemot, Mme Jacquemot, M.Roux, M. Tinomano)

D'autres, au contraire, tels que M.Drevon, M.Foschiano ou M.Lucas n'évoquaient aucun problème particulier.

L'entretien :

La direction technique d'une compagnie aérienne se compose traditionnellement de deux activités agréées par le règlement européen (2042/2003) :

- L'organisme de gestion (OG) du maintien de la navigabilité des aéronefs (PARTIE M).
- L'organisme d'entretien (OE) des aéronefs. (PARTIE 145), les deux parties faisant l'objet de deux manuels différents (MGN et MOE) ;

La gestion du maintien de la navigabilité consiste à définir la politique de maintenance, en considérant les caractéristiques d'exploitation des avions, en rédigeant un programme d'entretien personnalisé, en établissant des bons de commande de travaux d'entretien ;

L'organisme d'entretien applique alors sur l'aéronef la liste des travaux commandés par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, à savoir:

- le maintien de la navigabilité concerne tous les processus destinés à veiller à ce qu'à tout moment de sa vie, l'aéronef respecte les exigences de navigabilité en vigueur, et soit en état d'être exploité de manière sûre.

- la maintenance ou l'entretien regroupe une ou plusieurs tâches : révision, réparation, inspection, remplacement, Correction d'une défectuosité de l'aéronef ou d'un de ses éléments.

L'entretien s'effectuait en application du manuel d'entretien approuvé par l'aviation civile applicable à la flotte de Twin Otter et mis en place pour passer d'un entretien standard à un entretien EMMA Controlled (equalized Maintenance for maximum availability).

Il était proposé par le constructeur, basé sur un cycle d'entretien de 6000 heures de vol et divisé en 48 inspections (EMMA checks) à intervalle de 125 heures par zone de l'avion. A chaque inspection Correspondait une carte de travail (EMMA cards).

Le programme d'entretien prévoyait entre autres, l'inspection des câbles de profondeur et des inspections spéciales en cas d'exploitation en zone saline.

L'utilisation de l'avion en atmosphère saline faisait l'objet des fiches SP 1- E4 (surveillance visuelle des câbles) et E5 (changement des câbles).

En l'espèce, le câble de gouverne de profondeur avait été changé le 11 mars 2005.

Les enquêteurs relevaient que dans le document du constructeur de l'appareil, intitulé " Inspection requirements Manual " (1111v1) en anglais, relatif aux inspections des câbles de commandes de direction et de profondeur, il était préconisé une inspection tous les 3 mois ou toutes les 400 heures de vol (la première de ces échéances atteintes), ces intervalles pouvaient être réduits en fonction des conditions de l'environnement.

Plus précisément, au paragraphe " Opération en atmosphère saline ou très polluée ", une note préconisait une inspection de ces mêmes câbles toutes les 400 heures avec une inspection tous les 3 mois en raison de la moyenne des vols des DHC-6 de Air Moorea.

Les contrôles

Le groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC), sous la forme juridique d'un groupement d'intérêt économique (GIE), agissait par délégation de pouvoirs dans le domaine de la surveillance de l'entretien aéronautique, effectuait des contrôles et vérifications nécessaires à l'approbation par le ministre chargé de l'aviation civile des programmes d'entretien des aéronefs exploités en transport public.

Le GSAC avait pour mission de procéder aux inspections sur le respect des textes réglementaires et le maintien des agréments JAR 145 et Part 145 de l'atelier de maintenance de la société Air Moorea. M.Germain, chef du département " transport public " du GSAC central composé de 4 superviseurs, dont M. Amadou Malikite, gérait environ 500 sociétés aéronautiques ou organismes d'entretien et de gestion de navigabilité, dont la société Air Moorea.

M. Ratsimbazafy, inspecteur du GSAC, en poste à l'aéroport de Tahiti-Faa'a, était chargé de la partie " surveillance entretien " des avions exploités par les compagnies françaises basées en Polynésie française et de la surveillance des opérations d'entretien prescrites pour toute l'Europe.

Le manuel des spécifications de l'organisme d'entretien (M.O.E) d'Air Moorea décrit l'organisation et les dispositions générales prises par la société Air Moorea pour s'assurer que tous les personnels de l'organisme d'entretien connaissent et satisfont aux exigences de l'annexe II (PARTIE 145) du règlement CE n°2042/2003. Ce manuel se réfère à des procédures, qui décrivent chaque processus engagé.

Les entretiens sont réalisés par l'exécution d'une succession de tâches. Des instructions peuvent être utiles pour décrire les tâches les plus complexes. Les procédures (ou les instructions) font l'objet de formulaires qui sont la preuve écrite de la bonne exécution des tâches.

A ce titre, les enquêteurs, répertoriaient, de 2003 à 2008 plusieurs écarts de niveau 1 (non respect significatif des exigences abaissant le niveau de sécurité et porte gravement atteinte à la sécurité du vol) ou 2 (non respect significatif des exigences qui pourrait abaisser le niveau de sécurité éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol).

Le service d'Etat de l'aviation civile (SEAC), service de l'Etat, composé d'un pilote inspecteur, deux ingénieurs de navigation aérienne, trois techniciens supérieurs de l'aviation civile et une secrétaire avaient pour mission de vérifier la conformité de l'exploitation de la compagnie à la réglementation.

La maintenance technique des appareils ne faisaient l'objet d'aucune remarque dans les rapports du SEAC de Polynésie, dirigé par M.Yeung.

L'INFORMATION JUDICIAIRE

La recherche des causes de l'accident du vol Air Moorea du 9 août 2007 a conduit le juge d'instruction à envisagé plusieurs hypothèses et à ordonner des multiples investigations.

Les expertises médico-légales

Le rapport de l'autopsie de M. Santurenne par le Dr Beaumont établissait que la mort résultait d'un polytraumatisme dans le contexte d'un impact avec processus de décélération brutale. Le médecin légiste précisait en outre que si ces lésions étaient bien intervenues alors qu'il existait une circulation du sang, aucun élément objectif ne permettait de statuer sur l'état de conscience de M. Santurenne au moment de l'impact et qu'aucun élément médical objectif ne permettait de retenir une pathologie patente susceptible d'entraîner avec certitude un état de perte de conscience mais que, cependant, l'estomac de M. Santurenne était vide et des malaises de type hypoglycémiques pouvaient survenir en de telles circonstances.

L'analyse sanguine de M. Santurenne démontrait une alcoolémie négative et un équilibre glycémique satisfaisant.

Les analyses toxicologiques revalaient l'absence de toute substance volatile (alcool éthylique notamment) ainsi que l'absence de toute substance médicamenteuse ou stupéfiante dans les fluides corporels de M. Santurenne.

L'examen du cerveau de M. Santurenne ne décelait aucune lésion de nature à suspecter un infarctus, ni lésion témoignant d'une maladie dégénérative ou toxique, ni lésion témoignant d'une affection vasculaire.

Mme le professeur Lecomte qui avait examiné les organes prélevés sur le corps de M. Santurenne, concluait que le coeur de M. Santurenne présentait une "sténose athéromateuse tri-tronculaire mais prédominant au niveau de l'inter-ventriculaire antérieure avec une sténose à 90% au tiers proximal et une sténose à 60% sur la coronaire droite. Cette pathologie ne révélait pas de retentissement ischémique ancien ou récent observé au niveau myocarde".

Elle précisait par la suite :

- avoir observé des lésions athéromateuses sur les trois troncs coronaires,
- des lésions significatives sur l'intraventriculaire antérieure avec une sténose à 90% du tiers proximal de l'artère sans thrombose de la lumière sur l'ensemble du trajet, vaisseau majeur dans l'irrigation du septum pouvant être à l'origine d'un trouble du rythme ou de la conduction,
- pas de lésion ischémique récente ou ancienne sur l'ensemble du myocarde, (parois d'épaisseur normale) pas d'hypertrophie des parois ni de dilatation des cavités.

L'erreur de pilotage :

Le TWIN OTTER dispose de 3 commandes situées au plafond du cockpit concernant les (groupes turbo-propulseurs) GTP et comportant 2 manettes chacune, commandes positionnées les unes à côté des autres, certaines devant être activées au cours du vol.

Il était envisagé par certains témoins, que le pilote ait pu, par mégarde, activer la séquence "arrêt GTP" en mode OFF sur les manettes 5-6 fermant ainsi l'arrivée du carburant, au lieu des seules commandes 1-2 et 3-4, puis s'apercevant immédiatement de son erreur, ait repositionné sur ON les manettes 5-6.

En revanche, pour d'autres, il fallait écarter une erreur humaine comme origine de l'accident, une simple erreur sur les manettes de commandes n'ayant pu "entraîner l'angle d'impact décrit par les témoins".

M. Kaczmarek, M. Marraud ou M. Amiot affirmaient que les erreurs d'un pilote ramenant sur les manettes de puissance à 0 ou celles du pas d'hélice mises "en drapeau" étaient réversibles mais que les manettes carburant placées en position "off" imposaient la procédure pour amerrissage.

Ainsi, M. Busser expliquait que, si le pilote positionne par erreur les manettes carburant sur OFF, il peut tenter de les ramener très vite vers l'avant, en position ON, en espérant que les moteurs repartent aussitôt. S'il n'y a pas de réaction immédiate, les moteurs s'arrêtent, et si en plus le pilote ne remet pas les hélices en drapeau, "c'est la pire des situations" : l'appareil en perte de vitesse s'enfonce et approche du décrochage.

M. Urima, MM. Limare, Reid Amaru, Chantre, Le Bail considéraient que cette manoeuvre paraissait impossible à rectifier compte-tenu du peu d'altitude de l'avion et des procédures à relancer. En ce sens, M. Sautereau expliquait avoir procédé à un essai en simulant un problème sur la chaîne de commande de profondeur et "la seule façon pour rétablir la situation est de trimer mais à cette altitude, l'action doit être immédiate (...). Entre l'effet de surprise et le temps de réaction c'est quasiment impossible".

Pour M.Lejeune, le manque de réaction de M. Santurenne pouvait être dû à son manque d'expérience sur ce type d'appareil et entraîner une tétanisation face à la situation alors que lui aurait "largement pu ramener l'avion".

La position des manettes retrouvées était légèrement différente de celle figurant sur les photos prises avant le renflouement, sans qu'il soit dès lors possible de déterminer leur position avant l'impact.

Pour autant, M.Boddelle considérait comme improbable une telle erreur de la part d'un pilote expérimenté tel que M.Santurenne. Sur ce point, Mme Oosterlinck, expert, précisait que les manettes carburant étaient en position "ON" puisque les moteurs fonctionnaient.

Aucune erreur de pilotage n'a donc été établie à partir de ce seul constat. Seule la poursuite des investigations pouvait apporter des éléments de réponse.

L'expertise du carburant

L'expertise des échantillons de carburant de la citerne du cAmion ayant rempli les réservoirs de l'appareil démontrait leur conformité aux spécifications en vigueur.

L'expertise du fragment brûlé

L'expertise d'un fragment composite brûlé découvert sur les rivages de Moorea, comparé à un autre morceau de la carlingue de l'avion accidenté, permettait d'établir que :

- ce morceau composite appartenait bien à l'aéronef accidenté
- ces traces de combustion résultait d'un séjour prolongé dans un feu ou un brasier conséquent, puisque reproduction, en laboratoire, des traces de combustion relevées sur le scellé n'avait pu être réalisée qu'après plusieurs dizaines de minutes d'exposition au feu
- la combustion ayant provoqué ces traces n'avait donc pu avoir lieu au cours du vol

Il ne pouvait être précisé de quelle partie de l'avion provenait cet élément brûlé et en l'état du dossier, aucune explication logique sur ces traces ne pouvait être avancée.

Les expertises des câbles et dispositifs de transmissions liés aux câbles

L'expert, M.Gazon, désigné à cette fin concluait que la composition chimique des câbles était conforme à la norme spécifiée.

Les câbles avaient été fabriqués par la société canadienne THUNDER BAY AVIATION Ltd, la société VIKING AIR Ltd étant dépositaire de ces pièces détachées pour Twin Otter.

Ces deux câbles (à piquer et à cabrer) étaient usés significativement et de manière prononcée, avec une quasi-symétrie, en trois points qu'il désignait par les lettres A, B et C sur le câble à cabrer et A', B' et C' sur le câble à piquer (les points rouges avec la lettre R indiquant les cassures).

Les différents examens et essais réalisés sur les câbles conduisaient l'expert à écrire que les particularités de ce câble à cabrer, ainsi que ses marquages et

son état fort différent des trois autres câbles voisins, "peuvent seulement suggérer " qu'il était "probablement " rompu avant l'impact avec la surface.

L'expert ne pouvait pas déterminer avec certitude, ni les causes des dégâts constatés sur les câbles et les autres éléments examinés, ni la cause de l'accident.

Il faisait le constat d'une usure à 54 % du câble à cabrer sans pouvoir préciser sa résistance résiduelle.

Une expertise aéronautique était confiée à MM. Arnould et Magne

Le premier rapport d'étape établi par les deux experts, en date du 28 novembre 2007, exposait notamment que:

- les deux moteurs étaient donc en rotation et délivraient une certaine puissance au moment de l'impact que la mobilité conservée des leviers ne permettait pas d'en déduire leur position au moment de l'impact que les volets étaient en configuration " volets rentrés ",

- un bruit de commande était audible au début de la remise en régime des moteurs (GTP) 5,5 secondes avant la fin de l'enregistrement,

La SA Air Moorea réalisait la maintenance de ses Twin Otter depuis plus de 10 ans, et les experts relevaient que, depuis son premier vol au sein de la compagnie du 17 novembre 2006, le Twin Otter F-OIQI avait déjà passé 6 visites.

Au jour de l'accident, il restait encore environ 35 heures de vol avant d'effectuer la 7^{ème} visite.

Il existait ainsi 48 visites successives, chacune d'elle avec des cartes de travail différentes intervenant toutes les 125 h de vol, et couvrant ainsi un cycle de 6.000 h de vol.

En conclusion, les experts affirmaient que :

- la cause de l'accident était la rupture du câble à cabrer
- cette rupture résultait d'une usure importante du câble que n'a pas été détectée par les services d'entretien de Air Moorea
- cette usure était due à une quasi-absence de prise en compte des conditions d'exploitations particulières, à de graves négligences de la part de Air Moorea dans la gestion de la navigabilité et la réalisation de l'entretien
- la rupture du câble s'était produite à la fin de la phase transitoire de rentrée des volets après décollage
- le pilote a tenté une manoeuvre de reprise de contrôle de la trajectoire
- la faible altitude a fait échouer cette tentative.

Missionnés à nouveau par ordonnance du 1^{er} décembre 2009, les deux experts judiciaires appoataient les précisions suivantes :

Sur les câbles, les experts relevaient que :

- la tension des câbles au Canada a été réglée à 16°C en altitude à 77 pounds alors qu'avec la température moyenne à Tahiti, à 30°C en climat tropical et au niveau de la mer, ils auraient dû l'être à 97 pounds, soit une surtension de 20 pounds par rapport au réglage, l'élévation de la température engendrant " un allongement de la cellule d'une valeur supérieure à l'allongement des câbles "

occasionnant des vibrations des câbles encore plus intenses liées à une surtension complémentaire

- contrairement aux vols à haute altitude, qui diminuent la température de l'avion, la faible altitude des vols entre Moorea et Tahiti maintenait les appareils à une température élevée

Cette constatation les conduisait à conclure que :

- " Nous pensons, sans pouvoir en donner la valeur, que la tension réelle des deux câbles était à une valeur supérieure à la plage de tension du graphique " (p3 de 0990), en " surtension excessive et non réglementaire ", et ce au vu de l'usure du fond de la gorge du cadran fortement marquée par les câbles,

- dans l'usure constatée sur les deux câbles de profondeur au droit des guides-câbles, la surtension pouvait avoir joué un rôle : plus la tension d'un câble est élevée et plus le câble vibre et s'use au contact des pièces voisines,

- ils ignoraient la suite donnée aux déclarations de M. Fayard sur l'usure anormale d'un câble de Twin Otter il y a une dizaine d'années,

Sur le pilote automatique Collins Aps 65 (installé le 2 octobre 2006) :

- la pièce remplacée (yaw rate sensor) ne concernait pas la chaîne de profondeur mais la chaîne de lacet (gouverne de direction), ces problèmes n'ayant jamais été analysés avec précision

Sur les travaux réellement effectués par Rocky Mountain Aircraft sur les commandes

- lors des opérations du 2 octobre 2006, plusieurs éléments des commandes de vol avaient été remplacés, mais que selon le rapport de visite les câbles de gouverne de profondeur avaient été déposés et inspectés, alors que M. Cornelius avait expliqué qu'ils avaient été inspectés mais sans être déposés (la carte EMMA 18 ne prévoyant pas la dépose des câbles pour leur inspection)

Sur l'affirmation selon laquelle 72 fils sur 133 étaient déjà rompus à la date du 2 juillet 2007, ils concluaient que :

- dans leur rapport en Page 37, la " très forte turbulence du 2 juillet 2007 " a donc certainement contribué à l'affaiblissement supplémentaire du câble à cabrer déjà très endommagé et rendu quasi vulnérable par l'usure de 72 fils sur 133.

Ils ajoutaient ne pas pouvoir calculer une vitesse d'usure mais observaient qu'au 2 juillet 2007, l'usure était déjà conséquente.

Sur la survenance de l'accident par un exploitant respectant les recommandations d'entretien, ils indiquaient qu'en respectant les recommandations d'entretien, l'usure du câble aurait été détectée.

Sur la salinité, ils rappelaient que les câbles en inox sont insensibles à la corrosion en milieu salin.

Sur le signalement du type de câble et le programme d'entretien, ils relevaient que :

- la carte EMMA 18 donne les consignes adaptées aux différents types de câbles, que le programme d'entretien est le même pour les deux types de câbles, la responsabilité des consignes d'entretien différenciées appartenant aux bureaux d'étude des exploitants ou bien aux organismes d'entretien, ces informations n'étant pas parvenues aux mécaniciens chargés de l'entretien pour le F-OIQI,

- le contexte d'exploitation, les conditions particulières (câble inox, conditions particulières d'exploitation, de dilatation des métaux etc...) ne sont pas des causes de l'accident mais un contexte à prendre en compte pour éviter l'accident;

Sur la surtension comme cause de l'accident, ils précisaient que :

- plusieurs éléments tendent à démontrer qu'il y avait surtension excessive, due à l'élévation de température, non vérifiée à l'arrivée en climat tropical, le réglage prévu par la tâche 22 de la carte EMMA n'ayant jamais été réalisé par Air Moorea,

En résumé, selon les experts, la rupture du câble à cabrer de la gouverne de profondeur était un fait acquis causé par la non personnalisation du programme d'entretien au type d'exploitation, la tension " très certainement " excessive des câbles (problèmes de pilote automatique, tension non vérin usure au droit des guides-câbles), une maintenance non préventive sur cet avion jugé rustique, par négligence , ce qui est " totalement contraire aux principes fondamentaux de l'aviation (inspections 400 heures/3 mois non appliquées, non calcul du prorata temporis de la durée de validité du câble, absence d'inspection des câbles), un excès de confiance dans cet appareil rustique, le fait qu'aucun membre de l'atelier de maintenance n'avait suivi de formation DHC-6 officielle.

Ils concluaient que la rupture du câble à cabrer en vol était bien la cause de l'accident.

Les expertises aux fins de reconstitution

Par deux ordonnances des 21 novembre 2007 et 17 novembre 2008, le magistrat instructeur désignait Mme Oosterlinck aux fins de tenter de reconstituer l'accident sur simulateur et en conditions réelles afin de voir le comportement de ce type d'appareil, en fonction des hypothèses, l'ordonnance du 17 novembre 2008 précisant que l'expert devait " entendre les pilotes de Twin Otter sur les réactions de cet avion "

Il en résultait que, pour récupérer un avion Twin Otter dont la gouverne de profondeur ne répondait plus, les trois pilotes auraient agi sur le trim de profondeur, et pour deux d'entre eux en mettant les volets à 10° alors que le troisième pensait plutôt agir sur le régime des deux moteurs.

Ainsi, dans 2 des 5 configurations de reconstitutions les actions de pilotage n'étaient pas suffisantes à éviter l'accident, en revanche dans 3 d'entre elles, l'avion restait maîtrisable et ne perdait au maximum que 300 pieds d'altitude. Cependant, l'expert notait, en conclusion sur ce point, que, dans tous les cas, l'altitude nécessaire pour parvenir au contrôle de l'avion était supérieure à celle à laquelle volait le F-0101 au moment de l'accident.

L'examen des communications

La retranscription intégrale des communications (radios et téléphoniques) entre la tour de contrôle de Tahiti Faa'a pour le 9 août 2007 de 11h30 à 13h était ordonnée.

Les derniers échanges radios entre le pilote du F-OIQI " Québec India " et la tour de Tahiti-Faa'a avaient lieu le 9 août 2007 à 11h43 heure locale (21h43 en TU) pour l'autorisation de décollage en piste 22, puis à 11h45 le pilote informait le contrôleur de Tahiti que la tour de Moorea avait pris le relais.

A 12h10 (22h10 en TU), la tour de Tahiti était avisée qu'il y avait des bateaux avec des débris et des corps sur l'eau " en finale 12 ou 30 à Moorea"

Par communication téléphonique avec la tour de Tahiti, à partir de 12h14 et 12h17 (22h14 et 22h17 en TU et non 21h17 comme indiqué par erreur dans la retranscription), M. Chanseau venait aux nouvelles sur l'accident et le nombre de victimes.

Les commissions rogatoires internationales

Le magistrat instructeur délivrait 2 commissions rogatoires internationales aux Etats-Unis et au Canada.

En Californie, Avia Source Inc., courtier en vente d'avions et pièces détachées. M. David Poust, président de la société, avait vendu 2 avions à Air Moorea: le SN 815 en 2003 et le SN 608 en 2005, ainsi que des pièces détachées pour Beechcraft et Twin Otter.

Il connaissait bien MM. Gobin et Chanseau avec qui il était Ami. Après avoir expliqué les divers contacts en vue de l'achat de l'avion, dont le contrat d'achat avait été signé par la maison mère Dp Acquisitionsiking Air, afin que les travaux puissent être faits aux Etats-Unis, il exposait le rôle de chacun des ateliers : Air Texas Services devait installer deux moteurs neufs et Rocky Mountains remettre à niveau l'avionique, c'est à dire moderniser l'appareil.

Trois sociétés fournissaient les pièces détachées pour les Twin Otter, dont notamment la société canadienne Viking Air Ltd, que l'enquête avait désigné comme dépositaire de toutes les pièces détachées de Twin Otter.

Dans les ateliers de Texas Air Services, outre le changement des moteurs, 30 anomalies avaient été réparées, parfois avec des pièces d'occasion. La société Texas Air Services Inc. avait procédé au changement des deux moteurs de l'avion vendu par Fayard Entreprises Inc. et traité 30 anomalies.

L'enquête du bureau enquêtes et accidents (BEA)

Pour le BEA, les expertises révélèrent que malgré un effort supplémentaire sur les câbles au moment de la rentrée des volets, l'usure même importante du câble à cabrer ne pouvait suffire à expliquer sa rupture, sa résistance résiduelle étant nettement supérieure aux efforts rencontrés en vol. Il en était tiré la conclusion qu'un " phénomène additionnel venant aggraver la fragilisation du câble " et " extérieur à l'avion " était intervenu et le BEA évoquait -par défaut- un effet de Jet Blast (souffle des réacteurs d'un gros porteur sur les gouvernes bloquées de l'appareil)

A la suite de ce rapport, les enquêteurs vérifiaient cette hypothèse du Jet Blast, avec des auditions de pilotes de gros porteurs sur les lieux mêmes et une reconstitution avec différentes hypothèses était effectuée.

Il en résultait que, sans pouvoir l'exclure complètement, cette hypothèse du Jet Blast se surajoutant à un câble usé au point de se rompre en vol n'était corroborée par aucun élément objectif et certain, et qu'elle n'avait qu'une faible probabilité de survenir compte-tenu du cumul d'erreurs ou de négligences nécessaires à sa réalisation.

Le BEA considérait que le pilote possédait les titres et l'entraînement requis pour exécuter ce vol mais soulignait que " l'absence d'information et d'entraînement des pilotes sur une perte de contrôle en tangage " avait pu contribuer à l'accident.

PROCEDURE

Par conclusions régulièrement déposées devant la cour, les conseils de M.Chanseau et de la SA Air Moorea demandent :

In limine litis, sur les demandes civiles :

- Confirmer le jugement en ce qu'il a rejeté les demandes des parties civiles ayant exercé leur action devant la juridiction civile en application du principe electa una via à l'encontre de la société Air Moorea ;

- Infirmer le jugement en ce qu'il a accueilli les demandes des parties civiles ayant exercé leur action devant la juridiction civile à l'encontre de M. Freddy Chanseau, et rejeter ces demandes en application du principe electa una via ;

Subsidiairement,

- Se déclarer incompétente s'agissant des demandes d'indemnisation formées par les ayants droit du pilote M. Santurenne en application du décret n° 57-245 du 24 février 1957 relatif à la réparation et à la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires d'outre-mer;

- Se déclarer incompétente s'agissant des demandes d'indemnisation formées par les ayants droit des passagers en application de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

- Ramener à de plus justes proportions les sommes éventuellement allouées sur les autres demandes ;

- Déclarer opposable la décision sur intérêts civils à Axa Corporate Solutions Assurance.

En tout état de cause,

Rejeter l'ensemble des demandes formées à l'encontre de M. Chanseau et la société Air Moorea du fait de la relaxe.

Sur l'action publique :

- Infirmer le jugement entrepris ;
- Renvoyer M. Freddy Chanseau et la société Air Moorea des fins de la poursuite.

Ils soutiennent que :

L'irrecevabilité des constitutions de parties civiles formées tardivement par écrit devra être confirmée, à savoir celles dont les courriers n'ont pas été reçus par le greffe du tribunal Correctionnel au moins 24 heures avant la date de l'audience : David Vongy, Ah-min Hei Rani, Mireille Taputuarai, Céline Tinirau, Jean-Marc Tinirau, Clarita Amaru, Murietta Teahamai, Juanita Teahamai, Olivier Teahamai.

Les constitutions de parties civiles ayant exercé leur action devant la juridiction civile devront être déclarées irrecevables à l'égard tant d'Air Moorea que de Freddy Chanseau.

L'ensemble des demandes formées contre Air Moorea et Freddy Chanseau devront être rejetées du fait de la relaxe.

Subsidiairement, la cour devra se déclarer incompétente pour statuer sur les demandes des ayants-droit de M. Santurenne d'une part et sur celles des passagers d'autre part.

Ils font valoir que :

- l'article 35 du décret du 24 février 1957 fixe un régime spécifique d'indemnisation pour la réparation des accidents du travail et que les ayants droit d'un salarié sont irrecevables à faire valoir leur préjudice devant la juridiction répressive.

- l'article L 322-3 du code de l'aviation civile fixe un régime dérogatoire de responsabilité du transporteur aérien dont il résulte l'incompétence matérielle des juridictions répressives.

- en vertu de la règle "electa una via", les parties civiles qui ont agi devant la juridiction civile sont irrecevables à former des demandes devant la juridiction répressive, y compris contre M.Chanseau poursuivi en sa qualité de dirigeant de la SA Air Moorea .

- les condamnations prononcées au bénéfice de l'ensemble des ayants droit de M. Santurenne, de Mme Eliane Raymonde Bonseignour et M. Alain Georges Druet, ayants droit de M. Druet et de M. Roland Martin, Mme Jacqueline Brault

épouse Martin, M. Garey Martin, Mme Natalee Martin et Mme Stefane Martin, ayants droit de Mme Fourreau sont irrecevables dès lors que la juridiction Correctionnelle ne peut en aucun cas suppléer à la carence des parties et prononcer des condamnations en dépit de son incompétence matérielle.

Très subsidiairement, sur les demandes de Léo Santurenne, Emma Santurenne, Ilyes Bedoui (petits enfants de Michel Santurenne), Colette Santurenne (mère de Michel Santurenne), Marie-Ange Santurenne (soeur de Michel Santurenne) : Il est demandé à la cour de réduire les montants allégués à de plus justes proportions en application des barèmes applicables.

Les demandes de réparation d'Aurélie Buriez, ancienne belle-fille de Michel Santurenne, devront être rejetées.

Sur l'action publique, ils concluent que :

- La question de la causalité indirecte suppose que la cause directe de l'accident soit d'abord déterminée avec certitude pour qu'ensuite le lien indirect entre les fautes et l'accident puisse être discuté ;

- la cause directe de l'accident du 9 août 2007, l'information n'a pas permis d'établir de façon certaine les circonstances dans lesquelles le câble se serait rompu, ni comment cette rupture aurait causé le crash de l'appareil, et les divergences qui subsistent entre les expertises techniques suffisent à s'en convaincre;

- la seule mention d'une délégation de pouvoirs dans tout le dossier d'instruction est relative à l'absence de mise en examen de Marcel Galenon, et les investigations menées à ce sujet sont très limitées et discutables. En l'absence de mandat donné par le conseil d'administration, les pouvoirs qu'il détenait ne pouvaient résulter que d'une délégation de pouvoirs de Marcel Galenon, dont l'étendue serait par définition circonscrite;

Subsidiairement, les fonctions attribuées à Freddy Chanseau sont celles qui incombent réglementairement au dirigeant responsable, et c'est cela qui délimite nécessairement les pouvoirs qui lui auraient été délégués.

Sur la causalité indirecte

Lorsqu'il n'est pas possible d'expliquer techniquement l'accident avec certitude et de ne retenir que l'une des hypothèses explicatives, il est nécessaire de démontrer que les manquements allégués ont pu indirectement mais de façon certaine causer l'incident dans chacune des hypothèses envisagées.

Ils soulignent que le tribunal a mis à la charge de Freddy Chanseau des obligations qui n'étaient pas les siennes, et que la réglementation aérienne et les manuels des spécifications des organismes d'entretien et de gestion du maintien de la navigabilité attribuent clairement, et de manière obligatoire, au responsable désigné de ces organismes.

Ils concluent que le lien de causalité entre la faute et le dommage n'est caractérisé que pour autant que l'on puisse affirmer, de manière certaine que, sans la faute reprochée, le dommage ne se serait pas produit.

Les fautes reprochées à Air Moorea et Freddy Chanseau, particulièrement vagues et larges, même si elles étaient avérées, ce qui n'est pas le cas, ainsi qu'il a été vu, ne sont pas causales de la rupture du câble (si cette thèse était considérée comme admise).

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, les conseils de M. Yeung demandent la relaxe de leur client.

Ils font valoir que :

Le seul grief retenu par l'arrêt de renvoi de la chambre de l'instruction reproche à M. Yeung d'avoir approuvé le programme d'entretien sans en avoir identifié les lacunes.

La cour devra également tenir compte de l'autorité de la chose jugée qui s'attache aux dispositions de l'ordonnance de renvoi prononçant un non-lieu partiel définitif à l'égard du rédacteur du programme d'entretien, M. Loisel.

M. Yeung a été relaxé en première instance. Cette relaxe ne pourra qu'être confirmée, à titre principal, parce que comme l'a jugé le tribunal M. Yeung n'a commis aucune faute ; et à titre subsidiaire parce que même si par impossible la Cour devait retenir les griefs de la Chambre de l'instruction, aucun d'eux ne présente avec le dommage le lien de causalité certain qu'exigerait une déclaration de culpabilité.

M. Yeung n'avait pas la possibilité juridique de procéder à la vérification du programme d'entretien et erreur de fait en ce qu'il n'en avait pas la compétence technique.

En toute hypothèse, le grief reproché à M. Yeung ne présente pas de lien de causalité avec le dommage, contrairement à ce qu'exige l'article 121-3 du code pénal. Il est en effet impossible d'affirmer que s'il avait lui-même procédé à la révision du programme d'entretien, cela aurait évité l'accident.

Le grief relève de la perte de chance.

Une relecture du programme d'entretien par ses soins aurait apporté une valeur ajoutée nulle et n'aurait eu aucune effectivité. Rien ne permet de présumer qu'il aurait eu l'attention attirée par les trois lacunes listées dans l'arrêt de renvoi.

Par conclusions régulièrement déposées devant la cour, le conseil de M. Ratsimbazafy lui demande de :

*Déclarer recevable et fondé en son recours et y faire droit pour infirmer à son égard le jugement du tribunal Correctionnel de Papeete du 22 janvier 2019
Le renvoyer des fins de la poursuite et, subsidiairement, exclure la mention de toute condamnation qui serait prononcée contre lui au bulletin n°2 de son casier judiciaire.*

Il soutient que les éléments constitutifs de l'infraction ainsi poursuivie à son encontre ne sont pas réunis, et ce, en considération, des textes, de la mission qui a été la sienne, de l'absence de toute relation causale directe entre sa mission et l'accident survenu, de l'absence également de toute relation causale entre les manquements dont il lui est fait grief et l'accident survenu et, en tout état de cause, de l'absence de toute faute qui puisse lui être reprochée, encore moins caractérisée et exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

Reprenant l'intégralité de la motivation des premiers juges, il estime qu'ils ont dénaturé tant les faits que les constats des experts, dont les rapports ne sont justement pas en tous points concordants.

Il considère que seule l'hypothèse de la cause médicale peut être sérieusement envisagée comme cause de l'accident.

Le lien de causalité :

Si le principe d'une causalité exclusive n'est pas demandé, doit être néanmoins caractérisé un lien de causalité certain, alors qu'en revanche il n'est pas possible de retenir une causalité par défaut ou par déduction.

En tout état de cause, à supposer même que par impossible ce lien de causalité soit confirmé par la cour, cette dernière ne pourrait que considérer qu'il n'est pas pour autant établi que les prétendues fautes qui sont opposées à M.Ratsimbazafy peuvent être considérées non seulement comme en relation causale a fortiori comme une condition sine qua non de la rupture du câble retenue comme à l'origine de l'accident, ce, d'autant que le tribunal admet que cette rupture ne peut avoir été causée par la seule usure du câble.

Il souligne enfin la mission qui a été la sienne et de ses attributions au regard des limites de son intervention, l'absence de toute relation causale certaine entre sa mission et l'accident survenu, l'absence également de toute relation causale entre les manquements dont il lui est fait grief et l'accident survenu et, en tout état de cause, de l'absence de toute faute qui puisse lui être reprochée, encore moins caractérisée et exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

Alors que par ailleurs, M.Ratsimbazafy n'a pas causé directement le dommage, qu'il n'a pas violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

Très subsidiairement, et si par impossible la cour devait considérer pouvoir maintenir une condamnation à son encontre, M. Ratsimbazafy sollicite la confirmation du jugement déféré en ce qu'il a été fait droit à la demande qu'il avait présentée au premier juge tendant à ce que, par application des dispositions de l'article 775-1 du code de procédure pénale, sa mention en soit expressément exclue au bulletin n°2 de son casier judiciaire.

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, M.Quemeneur demande à la cour d'infirmer le jugement du Tribunal Correctionnel de Papeete du 22 janvier 2019 en ce qu'il l'a reconnu coupable du délit d'homicide involontaire et de débouter les parties civiles de l'ensemble de leurs demandes ainsi que la Caisse de prévoyance sociale.

Il soutient que les termes généraux employés par le tribunal pour reconnaître une prétendue faute caractérisée ne permettent pas non plus à la Cour de vérifier l'existence du lien de causalité certaine avec le dommage alors que d'une part, la cause certaine de l'accident n'est pas déterminée et que, d'autre part, aucune faute ne saurait lui être reprochée.

Il ajoute que :

Sur la prétendue absence de contrôle effectif des dossiers de visite

M. Quemeneur exerçait les fonctions de contrôleur de production et qu'en cette qualité, celui-ci a pour obligation de contrôler que toutes les tâches prévues au programme d'entretien sont réalisées par les techniciens conformément au Manuel d'Entretien approuvé par l'autorité compétente. Il s'agit d'un travail documentaire, les techniciens ayant l'obligation de " signer" par l'apposition de leur trigramme, chaque tâche effectuée.

Il a effectivement, alors que cela ne relevait pas de ses fonctions, préparé le dossier de visite de la check 2 du 22 février 2007 du F-OIQI et cette visite prévoyait la vérification de la tension du câble.

Le technicien, M. Foshiano, a réalisé la vérification de la tension des câbles et leur contrôle, ce qui est attesté par sa signature (trigramme), sur le document de visite.

Le fait que la sortie du tensiomètre du magasin n'est pas renseignée sur le registre, ne signifie nullement que la tâche n'a pas été effectuée.

En tant que contrôleur de production, il n'a aucune fonction dans la partie M du Règlement Européen (2042/2003) qui concerne l'Organisme de Gestion (OG) du maintien de la navigabilité des aéronefs.

En outre, on ne saurait de même lui reprocher une faute dans le cadre de la gestion de la forte turbulence du 2 juillet 2007 dont il n'a pas été informé et qu'il a appris après l'accident à son retour de congé.

Enfin, il n'apparaît pas possible de reconnaître une faute caractérisée dans le cas où les fautes retenues contre M. Gobin et M. Loisel sont maintenues car il ne saurait être fait reproche à M. Quemeneur, de n'avoir pas tenu compte des dates limites d'utilisation des câbles dont la nature n'avait pas été portée à sa connaissance et dont les dates de contrôle et de changement étaient erronées selon le tribunal.

Sur la prétendue absence de mise en oeuvre de tous les moyens réglementaires mis à sa disposition pour alerter sa hiérarchie du manque de qualité dans les tâches de maintenance au niveau de l'atelier d'entretien.

Il avait été engagé en qualité de contrôleur de production et les fonctions de contrôleur de qualité lui ont été confiées sans aucune concertation et sans que sa rémunération en soit modifiée.

Enfin, il rappelle les termes de l'ordonnance de renvoi et estime que la cour ne pourra dès lors suivre le tribunal sur ce point relatif à un défaut de qualité dans les tâches de maintenance au niveau de l'atelier d'entretien, au risque de violer le principe de l'autorité de chose jugée.

Sur la remise en service d'un aéronef ne répondant aux exigences de la navigabilité.

Le jugement ne dit pas de quels APRS il s'agit, alors que durant l'exploitation de l'aéronef de nombreux APRS sont établis soit par M. Didier Quemeneur ou M. Tinomano.

De même l'affirmation de l'absence de contrôle effectif sur les tâches programmées dans les dossiers de visite, ne vise aucun fait précis que M. Didier Quemeneur pouvait discuter.

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, M. Tinomano demande à la cour de le renvoyer des fins de la poursuite et prononcer sa relaxe pure et simple et de rejeter en conséquence les demandes des parties civiles.

Il soutient que la cause de l'accident n'est pas déterminée alors que l'effort en service sur le câble à cabrer, bien qu'usé à 54%, était en tout état de cause insuffisant pour provoquer la rupture du câble, que le câble au droit de sa rupture arrière n'est pas détérioré et que l'usinage du cadrant et du fuselage par le câble à cabrer et la présence d'un pli plastique supposent que ce câble était tendu lors de la remontée de l'épave. Il ajoute que les deux autres hypothèses ont été rapidement écartées par les experts et les premiers juges, celle d'une incapacité du pilote et celle d'une erreur de pilotage, ceci dans le contexte d'une sorte de pudeur intellectuelle interdisant d'envisager la mise en cause du pilote, lui-même victime du crash mais cette pudeur ne peut persister devant la cour où tous les arguments doivent pouvoir être débattus sereinement, ce qui ne met pas en cause le naturel respect des prévenus pour les victimes et leurs sentiments.

Il conteste toute faute en précisant que :

- il n'est en rien responsable de la disparition de la tâche calendaire d'entretien des câbles de la section adéquate du manuel de maintenance dont le service études et documentations avait la responsabilité.

- en ce qui concerne la préparation des dossiers de visite qui n'était pas de son ressort mais relevait de la responsabilité du service études et documentations
- rien n'est dit des moyens réglementaires qu'il aurait dû utiliser pour alerter sa hiérarchie, si ce n'est qu'il aurait dû rédiger un rapport écrit et il souligne qu'il n'avait aucune responsabilité en matière de gestion du personnel de l'atelier, et qu'il n'était pas en mesure ni d'embaucher, ni de sanctionner, et encore moins de licencier qui que ce soit, son autorité sur le personnel étant de ce fait par nature limitée, ce qui

- il ignorait la nature des câbles mais ceci étant encore, le graissage d'un câble en acier inox n'est pas de nature en soi à en altérer l'intégrité ou le fonctionnement, la seule réserve consistant en la possibilité d'une agglomération de particules sur la graisse, particules qui pourraient théoriquement user davantage les câbles lors de leur passage dans leur guides. Mais rien n'est véritablement établi à ce sujet, et une telle pollution semble peu probable, les aéronefs exploités par Air Moorea ne manoeuvrant que sur des pistes goudronnées et propres, et non dans la brousse sur des pistes naturelles.

- sur l'autorisation de remise service du F-01QI le 19 juillet 2007, si la " card N° 11 " de ce dossier n'est pas renseignée en ce qui concerne sa seule tâche 2 qui vise exclusivement le pilote automatique, le document " EMMA controled inspection programme bordereau emma check n°6 - F-01QI " qui précède dans ce dossier cette " card N°11. " vise cette tâche comme réalisée et contrôlée.

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, M. Gobin demande à la cour de le relaxer purement et simplement des fins de la poursuite et de débouter les parties civiles de leurs demandes.

Il soutient qu'il existe un doute sur la cause de l'accident après une expertise judiciaire contestée et contestable, les conclusions du BEA et les réserves du CEPR auxquelles s'ajoutent les constatations inexplicables après relevage de l'épave.

Il ajoute qu'en tout état de cause, le lien de causalité entre la faute et le dommage doit être certain alors qu'il conteste les omissions qui lui sont reprochées.

Sur l'absence d'auteur direct :

Les omissions reprochées au terme de l'ordonnance de renvoi ne constituent pas la cause directe de la rupture du câble, mais à les supposer établies, elles ne concerneraient que l'usure à 54 % du câble de gouverne arrière.

Le tribunal Correctionnel a retenu l'existence 5 fautes caractérisées à l'encontre de M Gobin :

Absence d'élaboration d'un manuel d'entretien et d'un karex conformes aux préconisations du constructeur et à la réglementation en vigueur en matière de sécurité,

Absence d'adaptation du manuel d'entretien aux conditions spécifiques d'exploitation de l'avion,

Mise en service d'un aéronef en répondant pas aux exigences de navigabilité,

Défaut d'information de sa hiérarchie sur la nature des câbles,

Absence de contrôle effectif du travail des subordonnés.

Ces fautes " caractérisées " sont contestées.

La vérification n'est pas prévue par le constructeur, ni par les autorités aériennes canadiennes, ni par l'autorité de l'aviation civile Française ;

Le constructeur n'a pas alerté sur la nécessité de prendre en compte cette particularité s'agissant de l'usure du câble acier inoxydable.

Dès lors, les informations sur l'usure du câble n'ont pas été répercutées par le constructeur et aux autorités des pays concernés lesquels auraient du aviser tous les exploitants utilisant des câbles en acier inoxydable.

Aucun incident n'a alerté les prédécesseurs sur la nécessité d'adapter les conditions de maintenance aux conditions d'exploitation décrites par le constructeur, considérant que les vols étaient en condition " navette " comme indiqué sur le certificat de navigabilité du FOI QI. (CDN)

Il ne saurait être reproché au concluant une omission pour ne pas avoir pris en compte ces conditions d'exploitation dont il n'est pas démontré qu'elles puissent se définir comme " sévères " au regard de la documentation du constructeur.

L'obligation d'information de la hiérarchie n'est pas de la responsabilité du directeur technique ou du responsable de la navigabilité.

Il n'existe aucune obligation réglementaire imposée au directeur technique concernant la réalisation de cette fiche. Le passage de l'édition 3 à l'édition 4 du programme d'entretien et l'intégration des EMMA CARDS permet de supprimer l'emploi de ces FIT car toutes ces précisions sont incluses dans les cartes de travail du système EMMA CARDS.

La prétendue omission de contrôle des subordonnés est libellée en termes généraux et ne saurait constituer un élément de culpabilité dans le cadre d'un délit d'homicide involontaire.

Il en déduit qu'il n'existe aucun lien de causalité.

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, le conseil de M.Loisel demande à la cour d'infirmer le jugement du Tribunal Correctionnel de Papeete du 22 janvier 2019 en ce qu'il l'a reconnu coupable du délit d'homicide

involontaire et de débouter les parties civiles de l'ensemble de leurs demandes ainsi que la Caisse de prévoyance sociale.

Il soutient que la cause de l'accident est indéterminée. Il souligne les contradictions entre les différents experts et en particulier, les conclusions de M. Gazon qui ne suggère qu'une probabilité. Il rappelle que le BEA insiste sur le caractère nécessaire d'un phénomène extérieur qui n'a pas été démontré. Il conteste les propos de l'expert Arnoult développés à l'audience comme constituants de nouvelles hypothèses.

Il fait valoir que d'autres causes de l'accident sont possibles telles que l'état de santé du pilote.

Il rappelle qu'il a fait l'objet d'un non lieu partiel et définitif, que l'ordonnance de renvoi ne fait référence à aucune faute caractérisée.

Il conteste enfin les griefs formés contre lui, tout particulièrement la règle du prorata temporis et la durée de vie des câbles et souligne que l'interprétation faite par le tribunal sur les conditions sévères d'exploitation est erronée. Il rappelle que le câble n'a été graissé qu'une seule fois et que l'absence d'information des mécaniciens sur sa nature est sans incidence. Il soutient que la cour n'est pas saisie du grief relatif à la mise en service d'un aéronef ne répondant pas aux exigences de navigabilité.

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, l'agent judiciaire de l'Etat (AJE) demande à la cour de :

Confirmer le jugement du tribunal Correctionnel statuant sur les intérêts civils,
"Se déclarer incompétent au profit du Tribunal administratif de Papeete pour statuer sur les demandes de dommages intérêts dirigées contre M. Yeung,

Subsidiairement, de constater l'absence de demande à l'encontre de l'Agent Judiciaire de l'Etat.

A titre infiniment subsidiaire,

ordonner le renvoi de l'affaire sur intérêts civils,

"Débouter l'association 987 et la FENVAC de leurs demandes d'indemnisation,

"Débouter les parties civiles de leurs demandes de dommages et intérêts au titre d'un préjudice spécifique résultant de l'infraction,

"Ramener à de plus justes proportions les demandes de dommages et intérêts des consorts Santurenne au titre de leurs préjudices moraux,

"Ramener à de plus justes proportions les demandes de dommages et intérêts des consorts Santurenne au titre du préjudice héréditaire de souffrance

En toute hypothèse, ,

"Ramener à de plus justes proportions les montants sollicités au titre de l'article 4751 du code de procédure pénale"

Il soulève une exception d'incompétence de la juridiction répressive pour statuer sur les demandes formées contre un agent de l'Etat dans l'exercice de ses fonctions et constate qu'aucune demande n'est formée contre l'Etat.

Il ajoute que la FENVAC et l'association 987 ont déjà agi devant la juridiction civile, que le préjudice spécifique résultant d'une infraction n'a jamais été reconnu et entend voir réduites les demandes des consorts Santurenne dans le cas où l'exception d'incompétence ne serait pas retenue.

Par conclusions régulièrement déposées devant la cour, la société AXA corporate conclut au principal à la confirmation du jugement qui a jugé irrecevables les demandes formées contre elle, à son infirmation du jugement et à l'irrecevabilité des constitutions de parties civiles contre la SA Air Moorea mais aussi contre ses préposés et subsidiairement, la confirmation du jugement en ce qu'il s'est déclaré incompétent pour statuer sur les demandes formulées contre la SA Air Moorea et ses préposés.

Elle rappelle que la décision sur intérêts civils est seulement opposable à l'assureur, que la cour d'appel, par arrêt définitif en date du 6 septembre 2018, a relevé que l'article L 322-3 du code de l'aviation civile s'appliquait. Elle ajoute que le préjudice spécifique né d'une infraction est irrecevable et que le juge pénal est incompétent pour statuer. Elle souligne que les règles d'indemnisation des ayants droit d'un salarié sont d'ordre public .

Elle fait valoir enfin que la loi aérienne est exorbitante du droit commun et que l'incompétence de la juridiction répressive est opposable à toutes les parties, en ce compris les tiers payeurs.

L' AUDIENCE

Sur la demande de diffusion de documents par les témoins de la défense

Par conclusions déposées le 14 novembre 2019, les avocats des prévenus ont demandé à la cour de donner à leurs témoins, l'autorisation d'utiliser des documents et matériels power point et/ou supports numériques. Il a été verbalement demandé à la cour de rendre un arrêt .

Vu l'article 420 code de procédure pénale:

Il a été rappelé, à l'audience, qu'aucune disposition légale n'impose à la cour de rendre un arrêt sur ce point, que la défense fait citer des témoins et non des "experts", que si M. Marcou a été autorisé à diffuser, le 13 novembre 2019, un " power point", il s'agissait, en réalité, de planches relatives à l'organisation administrative sans que la cour ne soit informée préalablement qu'il concernait seulement les différents organigrammes de l'aviation civile, dont la seule lecture aurait été éclairante.

Enfin, il a été indiqué aux conseils que leurs témoins pourraient voir diffuser les pièces utiles sur demande préalable et après explications sur leur utilité et tel a été le cas pour le témoin M. Clerc qui a utilisé une maquette d'avion pour parfaire sa démonstration ou pour le témoin M. Huver qui a diffusé des simulations d'accident ou encore pour le témoin M. Pierre. Les témoins ont donc pu diffuser, sur demande, les documents qu'ils entendaient présenter au soutien de leur démonstration.

Il ne peut être soutenu que l'exigence d'explications préalables à la diffusion de documents constitue une entrave quelconque aux droits de la défense et place les témoins en situation d'inégalité par rapport aux experts judiciaires, alors que les témoins cités ne sont pas des experts, qu'ils ne sont soumis à aucune des règles qui régissent les conditions d'inscription sur la liste des experts eu égard à leur expérience, leur compétence, leur indépendance par rapport aux parties qui les sollicitent, l'affichage de leurs sources et de leurs méthodes. Plus particulièrement, ils ne sont pas soumis au principe du contradictoire.

Enfin, l'expert judiciaire a commencé à diffuser, avant d'être interrompu par la défense, son seul rapport initial lequel avait été communiqué à toutes les parties dès le stade de l'information judiciaire.

Sur le rapport de l'expert à l'audience

Il convient de préciser sur ce point qu'à la demande expresse des conseils de M. Chanseau, en particulier, il a été demandé à l'expert Arnoult de rester durant deux demi-journées à la disposition de la cour, en visioconférence, afin de permettre aux témoins de la défense d'entendre son rapport et d'y répondre.

Cependant, compte tenu du déroulement du procès en première instance, M. Arnoult a jugé utile d'établir un document intitulé "rapport de synthèse" afin de répondre aux observations qui lui avaient été faites au tribunal. Les conseils des prévenus se sont insurgés de n'en avoir pas connaissance si bien, qu'à leur demande, l'audition de M. Arnoult a été interrompue et reportée au lendemain afin de leur permettre de prendre connaissance de ce document dont il leur a été établie copie.

Dans l'attente de son audition, M. Arnoult a cependant accepté d'assister à la déposition de M. Clerc, témoin de la défense, auquel il a répondu lors de son intervention le lendemain. Il a par ailleurs répondu aux questions posées par les conseils sans avoir, quant à lui, aucune connaissance des dépositions des autres témoins de la défense: M. Huver, M. Bonfy, M. Pierre qui avait suivi M. Clerc.

Il sera enfin souligné que l'expert est resté à disposition de la cour les 18 et 19 novembre 2019 de 19 h à 23 h, heure de métropole, soit durant 8 heures, qu'il a répondu pendant plus de trois heures aux questions de la défense, que son rapport, communiqué à la défense dès l'information judiciaire était donc connu, qu'il l'avait soutenu en première instance, que toutes les questions qui lui étaient posées l'avaient déjà été en première instance et qu'il connaissait déjà la position des témoins de la défense pour les avoir entendus en première instance. Enfin, le ministère public disposait du libre choix des témoins et experts qu'il a fait citer et des conditions dans lesquelles ils l'étaient.

Aucun élément de la procédure ne permet de mettre en cause l'impartialité de l'expert sauf à considérer que toute expertise défavorable aux prévenus serait entachée de partialité. Il appartenait au demeurant à la défense de contester cette expertise au stade de l'information judiciaire. Sur le "rapport de synthèse", la volonté de l'expert de s'expliquer plus avant sur ses conclusions et son souci de prendre en compte les critiques qui lui avaient faites ne peuvent être assimilés à une marque de partialité mais seulement à un souhait légitime de donner à la cour tous les éléments techniques nécessaires à sa mission.

La demande de rejet de l'expertise, qui doit sans doute être comprise comme une demande d'annulation, n'ayant pas été présentée in limine litis, à la supposer recevable, sera rejetée.

Quant à la demande relative au "rapport de synthèse" qui n'a pas fait l'objet d'une demande d'annulation dès sa divulgation, il sera néanmoins, bien que communiqué aux parties en cours d'audience, écarté des débats.

Sur l'autorité de la chose jugée

Il convient de rappeler 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 les poursuites, 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'homicide involontaire retenu par l'ordonnance de renvoi, il n'est pas lié par l'exposé des faits et circonstances de la cause consignés dans ce document ou dans le réquisitoire qui lui fait corps et qu'il reste libre de rechercher tous autres faits et circonstances contenues dans les pièces de l'information relatives au délit poursuivi, l'exposé contenu dans l'ordonnance de renvoi n'est qu'une liste indicative et non exhaustive des faits et circonstances du fait principal.

Il en résulte que les prévenus, M. Loisel et M. Yeung en particulier, ne sauraient tirer argument de ce que l'ordonnance de renvoi n'a retenu qu'une partie des faits initialement poursuivis pour soutenir qu'ils ne peuvent être jugés que sur ces circonstances.

Sur l'exception d'incompétence

M. Yeung fait valoir que la juridiction répressive n'a pas compétence pour statuer sur les demandes des parties civiles présentées contre un agent de l'Etat. S'agissant d'un moyen relevant de l'action civile, il n'y pas lieu de l'examiner in limine litis mais de le traiter dans le paragraphe dédié à l'action civile.

MOTIFS

Il résulte des dispositions conjuguées des articles 221-6 et 121-3 du Code pénal, le délit d'homicide involontaire se définit par le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui,

- s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait,
- ou s'il n'a pas créé directement le dommage, mais a contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter,
- s'il est établi qu'il a violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement ou commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

Pour les délits non intentionnel, l'homicide involontaire nécessite ainsi, pour être caractérisé, la réunion de trois éléments :

- un dommage,
- un comportement fautif (une action ou une abstention) constitutif d'une faute simple en cas de causalité directe, ou d'une faute d'une plus grande gravité, dite faute « qualifiée » (faute délibérée ou faute caractérisée) en cas de causalité

indirecte, exposant autrui à un risque d'une particulière gravité, connu de l'auteur,
- un lien de causalité certain, direct ou indirect entre la faute et le dommage.

La causalité directe est celle qui implique que le dommage survient alors qu'aucun enchaînement de causes intermédiaires n'est intervenu pour permettre la réalisation du dommage.

Si le dommage est bien constitué en l'espèce, par le décès de 20 personnes, il reste donc à déterminer la ou les causes de ce crash aérien puis de déterminer s'il existe un ou des comportements fautifs, en lien avec cette ou ces causes.

La juridiction de jugement est saisie par l'ordonnance du magistrat instructeur et l'arrêt de la chambre de l'instruction qui ont retenu l'usure excessive, puis à la rupture consécutive du câble à cabrer comme causes de l'accident provoquant l'accident de l'aéronef n° F-01Q10, lesquelles seraient liées à différentes négligences. Le juge d'instruction a retenu à la charge des prévenus des fautes simples en lien direct avec l'accident. La chambre de l'instruction de la cour d'appel de PAPEETE a retenu des fautes caractérisées à l'encontre de M. Ratsimbazafy et de M. Yeung.

A l'ouverture de l'audience, la cour a entendu soumettre au contradictoire des parties, l'article 121-3 du code pénal dans son intégralité.

Au cours de l'audience, les différentes hypothèses susceptibles d'expliquer cet accident ont été examinées.

Il en est ainsi notamment :

- du fragment brûlé de la carlingue de l'avion découvert sur le rivage de l'île de Moorea, dès lors que les analyses conduites en laboratoire ont permis d'écarter une combustion en vol,

- d'une erreur de pilotage résultant de la coupure accidentelle du moteur droit par l'interruption de l'arrivée de carburant (manette retrouvée en position OFF lors de la remontée du panneau de commande des moteurs) puisque l'exploitation de l'enregistreur de vol ne démontre pas l'arrêt d'un moteur, mais seulement une divergence dans la vitesse de rotation des hélices (cf. tableau d'analyse spectrale et notamment une augmentation de la vitesse de rotation incompatible avec l'absence de carburant. Au demeurant, les constatations sur les moteurs et les hélices démontrent, selon les experts du BEA, que les moteurs étaient en fonction au moment de l'accident. Cette analyse est confirmée par l'expert Mme Oosterlinck,

Les experts judiciaires ont relevé que « l'absence de déformation et la mobilité conservée des leviers de puissance, de régime et de carburant, n'ont pas permis de déterminer leur position lors de l'accident » ce qui induit une possible modification, postérieure à l'accident, de la position de la manette d'arrivée du carburant du moteur droit retrouvée en position OFF ; enfin, la position fermée du capot de protection des deux manettes est incompatible avec une erreur de manipulation,

Selon eux: " Le pilote a appliqué la procédure normale de rentrée des volets (bruit de la pompe hydraulique) puis de réduction de la puissance après décollage (la fréquence caractéristique des hélices est enregistrée et correspond à une vitesse de rotation d'environ 2100 tr/mn 6). Par contre le CVR

ne permet pas de déterminer l'altitude à laquelle le pilote a appliqué la procédure (...) Le pilote a appliqué le régime moteur / hélice maximal, certainement pour tenter de redresser la trajectoire de l'avion et reprendre de l'altitude. Il n'y a pas eu d'erreur de la part du pilote dans l'utilisation des commandes moteurs, les moteurs ont fonctionné jusqu'à l'impact. Il n'y a pas eu d'extinction des moteurs commandée par le pilote ni de problème d'alimentation en carburant (panne sèche)";

- d'un malaise du pilote, notamment par hypoglycémie, puisque l'analyse sanguine a conclu à «un équilibre glycémique satisfaisant » et que le pilote a poussé un juron ("ah putain") au moment de la panne, ainsi que le révèle l'enregistreur de bord ; aucune lésion ante mortem n'a, par ailleurs, été identifiée par les expertises médico-légales.

Selon les experts: "Le pilote n'a pas eu de perte de conscience, il a exprimé un juron deux secondes après la réduction de la puissance lorsque s'est produite la panne qu'il a ressentie", alors qu'il s'en est suivie une action sur le régime moteur et/ou hélices.

- du décès du pilote en vol

Le Dr Chouty, médecin spécialisé en cardiologie et troubles du rythme, missionné à titre privé par le GSAC, exposait, au vu des conclusions de ses confrères, que :

" M Santurenne a pu présenter une perte de connaissance complète et brutale tandis qu'il était aux commandes de son avion et elle peut répondre à 4 hypothèses principales dont les deux dernières apparaissent les plus probables car elles correspondent à la mise en évidence anatomique d'une sténose hyper-serrée de l'artère interventriculaire antérieure à sa partie proximale :

- malaise vasa vagal,
- malaise hypoglycémique,
- trouble conducteur (Ev complet) par ischémie myocardique dans le territoire de l'IVA,
- trouble du rythme aigu par un mécanisme ischémique semblable".

Cependant, le docteur Chouty n'avait pas eu connaissance des derniers mots prononcés par le pilote.

Le docteur Dreyfus Tubiana et le docteur Mercier, cités par la défense, ont établi un rapport qu'ils ont soutenu à l'audience aux termes duquel " M.Santurenne a perdu le contrôle de son avion pendant la phase de décollage. Une incapacité majeure par mort subite peut en être une des causes. Les rétrécissements très sévères de ses artères coronaires avaient atteint un stade ultime ". Ils ajoutaient qu'un "faisceau d'indices les amenaient à cette conclusion : deux facteurs de risque cardiaque (hypertension et tabagisme sévère), aucune trace de prise d'aspirine et aucun son audible sur l'enregistrement phonique après le juron et durant 11 secondes précédant l'impact ".

Sur ce point, il sera relevé que le docteur Dreyfus Tubiana a conclu à la mort subite du pilote en vol en fondant sa démonstration sur le rétrécissement " très sévère de ses artères coronaires". Le docteur Beaumont, médecin légiste, a relativisé devant la cour le rétrécissement des artères et ajoutait que la présence d'ecchymoses sur le corps démontrait que le coeur du pilote battait au moment de l'impact.

La démonstration du docteur Dreyfus Tubiana s'appuie par ailleurs sur un tabagisme sevré depuis de très nombreuses années et sur l'absence de prise d'aspirine, considérations aussi peu convaincantes que la déduction selon laquelle le silence du pilote durant 11 secondes après le juron signerait un malaise cardiaque.

En effet, bien que le docteur Dreyfus ait tenté d'expliquer à la cour que M.Santurenne était supposé jurer jusqu'à l'impact s'il s'était trouvé confronté à une panne, elle n'a pas pu démontrer cette affirmation qui ne relève manifestement que de la pure spéculation ou plus précisément de "l'évaluation probabilistique" comme elle l'a précisé.

Il sera ajouté que ce médecin s'est livrée à une critique des examens médicaux, subis par les pilotes qu'elle a jugés insuffisants en se fondant sur une expérience qui ne résulte que de ses "discussions avec des patients pilotes".

Enfin, il apparaît pour le moins surprenant, qu'un médecin accepte de se livrer à des "pronostics" sur l'espérance de vie à "trois ans maximum" d'un individu, en bonne santé apparente, sans jamais l'avoir rencontré, ni consulté son dossier médical complet et en s'appuyant sur des probabilités et sur " ce que dit la littérature".

La "mort subite" du pilote sera donc écartée comme cause de l'accident.

Les câbles de gouverne

Des dysfonctionnements, par ailleurs avérés, du pilote automatique de l'avion avaient été signalés mais aucun incident n'était apparu depuis le remplacement du « yaw rate sensor », le 23 mai 2007. En tout état de cause, il n'est établi par aucune pièce de l'information qu'il était en fonctionnement au cours de ce vol. Son seuil minimum d'utilisation est de 1000 pieds, selon les recommandations du constructeur, ou de 500 pieds selon le manuel d'exploitation, alors que l'incident s'est déclenché à 400 pieds.

En revanche, les observations répétées des pilotes relatives à ces dysfonctionnements auraient dû conduire la compagnie et les autorités de sûreté à s'interroger sur leurs causes et leurs effets, particulièrement significatifs sur les câbles de gouverne.

En effet, il est constant que le câble de la commande à cabrer présentait une usure évaluée à 54 % avant l'accident. Les contestations portent sur les capacités de résistance de ce câble eu égard aux sollicitations qui lui sont infligées en vol.

M. Gazon, qui a procédé à l'examen du câble de commande de profondeur à cabrer (fragment de 3,33 m sur 12,16 m initialement, d'où 8,8 mètres manquant), et du câble de commande de profondeur à piquer de l'appareil (fragment d'une longueur d'environ 12,77 m sur 12,80 m initialement) constate que les deux câbles sont usés significativement et de manière prononcée, avec une quasi-symétrie, en trois points.

M. Gazon précise en outre que le câble de la commande à cabrer se distingue de celui de la commande à piquer par une seconde cassure située en arrière du tendeur et par un pli situé dans le secteur médian de cette section arrière du câble.

Cette seconde cassure dans la partie arrière du câble à cabrer se caractérise, selon l'expert, par le maintien des torons en position torsadée et par une usure quasi intégrale de tous les fils externes des torons extérieurs (soit 72 fils sur 133 constituant un câble) ce qui correspond à une usure de plus de 50% du câble à cabrer.

L'expert en déduit que les marquages de ce câble et son état très différent de celui des autres câbles, peuvent suggérer une rupture probable du câble antérieurement au choc.

L'hypothèse avancée selon laquelle le câble à cabrer a été rompu à deux reprises est envisagée par M. Gazon qui écrit : "La commande à cabrer, rompue en arrière de son tendeur, est également rompue dans sa partie avant, à moins d'un mètre de sa liaison au manche. Cette commande à cabrer s'est donc rompue à deux reprises et son fragment intermédiaire n'a pas été récupéré".

Ce câble à cabrer est par ailleurs le seul, parmi les 4 câbles de commandes, à s'être coincé dans la structure endommagée et à avoir découpé la tôle de la dérive, selon les experts.

L'expert retient, en conséquence, la thèse de la rupture probable de ce câble en vol.

Le BEA souligne, qu'en vol, les efforts sur le câble sont plus forts quand il faut contrer le couple piqueur induit par la rentrée des volets, particulièrement important sur un aéronef de type Twin Otter.

Les enquêteurs du BEA relèvent que les câbles de direction et de profondeur sont tous rompus dans leur partie avant et que le câble à cabrer de la commande de profondeur présente dans sa partie arrière, une seconde cassure dont l'aspect est différent de celui des autres ruptures observées.

Ils relèvent qu'une des ruptures constatées, après l'accident, sur les câbles de la gouverne de profondeur se situe dans une zone d'usure et que l'usure du câble à l'endroit de la rupture est due à son frottement sur la bague de polyAmide logée dans le guide-câble, cette usure étant importante, du fait de la structure du câble, touchant tous les torons, sauf le toron central, conduisant à la rupture ou une diminution de section quasi-complète de plus de la moitié des fils qui constituent le câble ;

Le BEA en déduit que la rupture du câble à cabrer de la commande de profondeur à faible hauteur, au moment de la rentrée des volets, est la cause de l'accident en lien avec la perte de contrôle en tangage de l'avion.

Les experts en déduisent le fait qu'après un décollage normal, les volets ont été rentrés vers 350 pieds, le pilote a alors perdu le contrôle en tangage de l'avion qui a pris une forte assiette à piquer : "le volant est devenu libre en tangage du fait de la rupture du câble de la chaîne de profondeur, et l'avion s'est mis à piquer".

Dans leur rapport en date du 25 août 2009, les experts M. Arnould et M. Magne retiennent également la rupture du câble à cabrer de la gouverne de profondeur comme la cause unique de l'accident.

MM. Arnould et Magne qualifient l'usure d'importante (supérieure à 90% de la section de chacun des 72 fils) par méplat des fils extérieurs des 6 torons externes, non détectée par les services d'entretien de la SA Air Moorea ;

Ils relèvent "une usure au niveau du passage du guide-câble à la station 436, le câble est toronné avec un pas de 25,4 mm (1 pouce), le déplacement du câble, le long du guide-câble, est supérieur à 25,4 mm, donc chaque fil externe de chaque toron externe se trouve en contact, durant les vibrations, avec le guide-câble".

La rupture du câble s'est produite, selon eux, à la fin de la phase transitoire de rentrée des volets après le décollage et, bien que le pilote ait tenté une action de reprise de contrôle de la trajectoire, "la faible altitude n'a pas permis d'éviter l'accident".

Les prévenus contestent cette analyse et soutiennent que le câble n'a pas pu rompre en vol et que sa rupture est la conséquence directe des opérations de relevage.

Ainsi, M. Pierre, directeur technique d'AIR TAHITI, cité par le conseil de la SA Air Moorea, a présenté des observations aux termes desquelles la découpe de la cloison à hauteur de la station 486 démontre que le câble à cabrer était tendu, qu'il est le seul à ne pas avoir subi de détournement ce qui prouve un appui proche du point de rupture impossible en vol, que des débris métalliques ont été retrouvés dans deux zones particulières du câble et que la géométrie des défauts retrouvés n'est pas l'effet du hasard mais d'une concordance avec la géométrie de l'avion.

M. Huver, témoin de la défense, a rejoint cette analyse en soulignant que le câble qui ne se détourne pas doit être en fort appui, que les fils étaient composés à 100% de cupules, signature d'une rupture brutale et qu'ils ne comportaient aucun signe de fatigue vibratoire excluant l'influence de turbulences sur la rupture du câble. Il résulte cependant du rapport du CEPr "la présence de cupules" sur les cassures des sections résiduelles très réduites sans que le pourcentage relevé par le témoin ne soit mentionné et alors que le CEPr conclut néanmoins à une probabilité de rupture en vol.

M. Dubuck, témoin de la défense, spécialiste en aéronautique, a diffusé une série de films vidéo de reconstitution dont il ressortait essentiellement que le câble était tendu au moment de l'impact, en particulier du fait qu'une rupture en vol ne produisait pas d'effet de fouet susceptible d'entraîner le coincement du câble ni à fortiori la découpe de la tôle.

M. Clerc, témoin de la défense s'est livré à une étude exhaustive des conclusions des experts judiciaires et du BEA pour en déduire que leur analyse n'a pas intégré les résultats du CEPr sur les débris de la dérive qui démontreraient selon lui que la rupture du câble est intervenue lors du relevage.

S'appuyant sur le rapport du CEPr qui a constaté que des traces de griffure sur le quadrant démontraient que le câble était tendu et fortement désaxé, que les frottements ne se sont pas produits en vol, qu'une déchirure présente sur la tôle de renfort de la dérive a été produite par un sciage avec le câble désaligné et que la présence de particules d'aluminium confirme le frottement avec une tôle d'aluminium, M.Clerc soutient que la charge de rupture du câble usé ne peut être atteinte que lors des opérations de relevage.

Pour autant, le BEA a noté dès les premières observations que les trois cassures localisées vers l'avant s'apparentaient à des ruptures statiques par surcharge alors que la dernière paraissait plus suspecte.

Il sera relevé que les témoins de la défense dans leur ensemble ne prennent pas en considération la totalité de la structure de l'appareil, à l'exception de sa partie arrière et que leur démonstration ne saurait refléter l'état précis dans lequel était la partie arrière de l'appareil après la chute et l'impact violent au niveau de la mer étant précisé qu'une très grande partie du câble à cabrer n'a pas été retrouvée et il ne peut être indiqué en conséquence de manière péremptoire que le câble à cabrer ne présentait aucune trace de fatigue dans son ensemble.

Par ailleurs, les essais de résistance du câble pratiqués en laboratoire et, en particulier par les témoins cités par la défense, sont peu pertinents, puisqu'ils ne pouvaient prendre en compte les turbulences susceptibles de s'être produites au moment de la rupture ou ayant pu causer des traces de fatigue sur les parties du câble non retrouvées. En outre, il n'a pas été tenu compte de l'hypothèse émise par M.Swan d'un mauvais montage ou d'une tension incorrecte susceptibles d'accélérer le phénomène d'usure tout comme l'hypothèse d'un support de guide tordu ou même celui de la foudre qui aurait pu " durcir le câble et le rendre cassant" (M.Comelius).

Le caractère aléatoire de la répartition des charges sur un câble fragilisé est, en outre, démontré par l'essai réalisé sur le tronçon du câble à cabrer prélevé sur l'épave, au cours duquel une traction de 110 kg a entraîné la rupture complète du toron central alors qu'une traction de 190 kg n'avait rompu que 5 fils.

Or, les premiers examens ont permis de constater que les deux câbles de commande de profondeur étaient toujours liés à l'extrémité du levier de contrôle et qu'ils ont été trouvés rompus et entortillés dans des torons de câbles électriques, sur la partie avant.

Le CEPR a déduit de son analyse que les déchirures de la tôle sur le trou de la commande à cabrer ainsi que les traces de frottement par les deux câbles sur le flanc Gauché du quadrant, n'ont "évidemment pas pu se produire en vol", ni lors de l'impact. Il a distingué clairement les différentes zones d'usure et relevé que les frottements constatés sur le flanc Gauché du quadrant ne se sont pas produits en vol, que "les deux câbles étaient bien tendus à cet instant" et qu'une déchirure en V inversé était présente sur la tôle à hauteur du trou de passage des câbles de profondeur. Il souligne enfin le faciès très différent de la rupture du câble à l'avant qui présente un détournement important de celui de l'arrière du même câble.

Pour autant, le CEPR a procédé à son analyse en "supposant que la rupture du câble soit à l'origine de l'événement" mais il démontre bien ensuite que ces constatations, effectuées sur les câbles récupérés, sont parfaitement compatibles avec cette hypothèse de départ, compte tenu de l'état des pièces récupérées dans un amas de tôle et de la perte d'une partie du câble à cabrer.

Comme relevé par le tribunal, si M.Clerc souligne "qu'aucun élément n'a été identifié permettant de justifier qu'il ait pu se coincer ou être maintenu tendu par un obstacle", il sera relevé une fois de plus que le câble n'a pas été récupéré dans son intégralité.

Le CEPR a procédé, en outre, à ces déductions en prenant en considération ces éléments à partir des câbles récupérés et non pas sur des "reconstitutions d'usure" de câbles, comme l'ont fait les témoins de la défense.

En conséquence, la démonstration du CEPr est tout à fait cohérente avec son analyse, étant observé qu'au final M.Clerc ne retient du rapport du CEPr que les éléments utiles à sa démonstration.

Les experts, quant à eux, déduisent du rapport du CEPr, entre autre, qu'après une première rupture en vol du câble à cabrer de la gouverne de profondeur, la partie du câble demeurant libre a pu raisonnablement se coincer dans une autre partie du fuselage, dans une poulie, ou entortillé avec d'autres fils, occasionnant une nouvelle tension et une seconde rupture au moment précis des opérations de récupération de l'épave, ainsi que divers endommagements sur d'autres pièces de l'appareil .

En ce qui concerne la résistance du câble usé à "plus de 50% de ses fils", le CEPr , plus prudent que M.Clerc, écrit que : " il n'a pas été possible de quantifier le niveau exact de résistance résiduelle du câble ainsi endommagé. Le comportement d'un câble dégradé de la sorte ne se déduit pas simplement de son état général : un câble est en effet constitué d'un ensemble de fils dont l'agencement entraîne une répartition et une reprise des efforts d'autant plus aléatoires que son endommagement est avancé".

Il ajoute " En effet, de par la constitution des câbles et de par leur usure progressive, l'approche théorique de la redistribution et des transferts de charges d'un fil rompu aux fils voisins de torons différents est éminemment complexe", affirmation qui permet d'écarter les allégations des témoins de la défense, qui, au Travers de différentes formules mathématiques et démonstrations techniques, ont tenté de poser une certitude absolue sur le phénomène de la résistance des câbles.

Ainsi donc, le calcul de la résistance du câble reste soumis à de multiples aléas tels qu'en particulier sa tension initiale, inconnue en l'espèce puisque les prévenus n'avaient jamais jugé utile de la vérifier. En outre, cette résistance résiduelle doit se calculer eu égard aux efforts au manche alors que, sur ce point encore, le CEPr estime ces efforts à 8 daN quand le BEA les évalue à 25 daN ce qui relativise les certitudes des témoins de la défense. Enfin, il résulte des débats à l'audience que la tension résultant des efforts au manche était sans doute plus importants compte tenu de l'effet majorant provoqué par le bras de levier au niveau du manche et, en tout état de cause accru par des épisodes de turbulence, significativement plus nombreux à l'altitude usuelle de l'appareil.

Il sera relevé sur ce point que la norme ISO 4309/2010 versée, contrairement à l'audience par le ministère public, dispose qu'un "câble métallique doit être déposé si le nombre de fils cassés atteint 20% du nombre total de fils qui composent le câble". Bien qu'issue d'un document commercial selon la défense, il n'en demeure pas moins que ce document reproduit in extenso la norme européenne.

Il n'est pas indifférent en conséquence de relever que " tous les fils externes se sont rompus dans la zone de section minimale de leur méplat d'usure" et que " les fils étaient usés quasi intégralement, voire intégralement pour quelque uns d'entre eux".

En définitive, tant le BEA que le CEPr et les experts judiciaires s'accordent pour conclure à la rupture, en vol, du câble à cabrer déjà profondément usé, au moment de la rentrée des volets lesquels ont bien retrouvés fermés.

Leur désaccord ne porte que sur l'élément extérieur qui aurait pu parachever la rupture.

Le BEA relève l'enchaînement de divers phénomènes:

- une usure importante du câble au droit d'un guide-câble,
- un phénomène extérieur, vraisemblablement un Jet Blast, provoquant la rupture de plusieurs torons (sur l'aéroport TAHITI-FAA'A, présence d'aéronefs AIRBUS A340 stationnés à environ 80 mètres de l'empennage des DHC-6, après retrait des barrières anti-souffles avant 2004),
- la rupture du ou des derniers torons sous l'effet des efforts en vol sur la commande de profondeur ;

MM. Arnould et Magne, experts judiciaires, mentionnent, quant à eux, dans leur rapport du 25 août 2009, de l'existence d'une turbulence le 2 juillet 2007, comme un facteur contributif secondaire, estimant que cet événement a contribué à l'affaiblissement supplémentaire du câble à cabrer déjà endommagé et rendu vulnérable par l'usure quasi-totale de 72 fils sur 133 .

Les différents événements ayant pu contribuer à la rupture complète du câble à cabrer (Jet Blast, turbulence, fatigue répétée sur le câble) restent de l'ordre de l'hypothèse puisqu'il manque une partie de ce câble, que les opérations de relevage n'ont pas permis de résoudre toutes les inconnues de ce crash. Toutefois, les experts judiciaires concluent que la cause directe et certaine de l'accident réside dans la rupture du câble à cabrer de la commande de profondeur de l'aéronef, rejoignant en cela les conclusions du BEA et de Mme Oosterlinck et les probabilités émises par le CEPr.

En effet, Mme Oosterlinck, expert judiciaire, conclut que le contrôle d'un avion sur l'axe de tangage s'effectue par une commande primaire : la gouverne de profondeur et une commande secondaire: le compensateur de profondeur (ou « trim »).

Les essais et manoeuvres en vol réalisés par cet expert ont démontré que, parvenu à une certaine altitude, après avoir lâché les commandes lors de la rentrée des volets et laisser le manche libre pour simuler une rupture du câble de gouverne, l'avion connaît très rapidement une perte d'altitude importante. Ces constatations viennent ainsi corroborer les déclarations des témoins de l'accident, tel que M. Brisson, professionnel de l'aéronautique et témoin de l'accident qui évoquait immédiatement un problème de gouverne ou encore M. Sautereau, pilote sur DHC-6 dans la société Air Moorea, qui avait exigé ensuite de l'accident le contrôle de la chaîne de commande de profondeur, rejoint en cela par M. Gobin qui avait exigé un contrôle de tous les câbles de gouverne dans les heures suivant l'accident.

Mme Oosterlinck précise avoir pris en compte un délai de surprise de 3 secondes, avant d'entamer une manoeuvre de récupération. La perte d'altitude (entre 700 et 1000 pieds) est "supérieure à la hauteur à laquelle se trouvait vraisemblablement le F-OIQI lors de l'accident de Moorea", de sorte que toute tentative de rattrapage était nécessairement vouée à l'échec. Cette analyse est confirmée par la plupart des pilotes entendus.

Cette explication est confortée par l'audition du CVR qui démontre que le pilote a incontestablement rencontré des difficultés, qui ressortent de sa réaction telle qu'enregistrée, de la chute de l'appareil telle que décrite par les différents témoignages et de la tentative pour récupérer l'avion (manipulation des manettes).

Enfin, les multiples difficultés signalées par les pilotes en ce qui concerne le pilote automatique conforte cette analyse puisqu'il entraînait une tension sur le

câble de profondeur qui, à terme, pouvait, là encore, générer une usure prématurée.

Ces dysfonctionnements répétés du pilote automatique ont donné lieu d'ailleurs à six comptes rendus d'incident technique en vol (CRM) entre le 19 novembre 2006 et le 23 mai 2007. Pour autant, aucun contrôle des câbles ne s'en est suivi.

M.Swan, à qui était présenté une photo du câble récupéré dans l'eau, identifiait immédiatement une rupture "due à l'usure" qu'il impute pour sa part à une surtension vraisemblable. Il soulignait de nombreux signalements d'usure au niveau du passage dans les poulies à hauteur de la station 436.

La rupture du câble à cabrer de la commande de profondeur de l'aéronef DHC-6 F-OIQI est donc la cause directe et certaine de l'accident aérien du 9 août 2007 à Moorea.

En ce qui concerne les fautes susceptibles d'être à l'origine de l'usure du câble ou de l'absence de détection de cette usure:

Les textes :

Le maintien de la navigabilité d'un aéronef est régie par le règlement CE 2042/2003.

Elle doit être assurée par, entre autres, l'établissement d'une politique de mise en oeuvre des visites et/ou modifications non obligatoires pour tous les aéronefs lourds ou utilisés pour le transport aérien commercial (M.A 301).

La gestion du maintien de la navigabilité est constituée de toutes les actions nécessaires pour garantir que les travaux d'entretien réalisés sur un aéronef, ses équipements et ses composants suffisent pour que l'aéronef réponde aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité et aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document.

La responsabilité de l'entretien d'un aéronef incombe au propriétaire ou au locataire inscrit au certificat d'immatriculation (§ 7.1 de l'arrêté du 24 juillet 1991).

Le programme d'entretien doit être conforme à l'instruction du 24 juin 2004 relative à l'acceptation des programmes d'entretien en aviation générale (Fascicule GSAC). Lors de la certification de l'avion le constructeur a obtenu l'approbation par les autorités canadiennes de documents de nature à garantir sa navigabilité continue.

Le programme d'entretien de l'exploitant doit reprendre le programme constructeur mais doit être aussi personnalisé aux conditions particulières d'exploitation (règlement CE 2042/2003 M.A 302) : " le programme d'entretien est régulièrement revu et modifié en conséquence si nécessaire Ces reexamens doivent permettre de s'assurer que le programme reste valable compte tenu de l'expérience d'exploitation et des instructions de l'autorité compétente ".

L'entretien de l'appareil devait donc être effectué en application du manuel d'entretien approuvé par l'aviation civile applicable à la flotte de Twin Otter et mis en place pour passer d'un entretien standart à un entretien EMMA Controlled (equalized Maintenance for maximum availability).

Il est imposé par le constructeur, basé sur un cycle d'entretien de 6000 heures de vol et divisé en 48 inspections (EMMA checks) à intervalle de 125 heures par zone de l'avion. A chaque inspection Correspond une carte de travail (EMMA cards).

Le programme d'entretien prévoit l'inspection des câbles de profondeur et des inspections spéciales en cas d'exploitation en zone saline.

L'utilisation de l'avion en atmosphère saline faisait l'objet des fiches SP 1- E4 (inspection) et E5 (changement des câbles) concernant précisément les câbles.

Le programme constructeur dispose expressément que les préconisations sont basées sur des utilisations de 1200 heures pour des vols moyens de 50 minutes. (document Vicking PSM 1-6-7) alors que les vols navette effectués par la société Air Moorea duraient de 7 à 9 minutes en moyenne.

En l'espèce, le câble de gouverne de profondeur avait été changé le 11 mars 2005.

Dans le document du constructeur de l'appareil, intitulé " Inspection requirements Manual " (1111v1), relatif aux inspections des câbles de commandes de direction et de profondeur, il était préconisé une inspection tous les 3 mois ou toutes les 400 heures de vol (la première de ces échéances atteintes), ces intervalles pouvant être réduits en fonction des conditions de l'environnement.

L'entretien du DHC-6

Il sera rappelé qu'en dépit des six examens effectués sur l'appareil avant le crash, certains pilotes dénonçaient cependant :

- le caractère erratique du pilote automatique, connecté au trim de profondeur, qui se déconnectait sans raison,
- un souci au niveau de la dirigibilité au sol à cause de la roulette de nez qui était particulièrement dure,
- la gouverne mal réglée au niveau des moteurs, de l'alarme de décrochage,
- le réglage des volets,
- un trim en pilotage automatique entraînant une tension sur le câble de profondeur pouvant générer une usure prématurée ;

M. Chantre soulignait divers dysfonctionnements et évoquait la possibilité que cet avion ait pu être " vrillé ". Il savait qu'il avait été utilisé en " largage para " avant d'être utilisé par Air Moorea.

Le câble :

M. Gazon, expert, a conclu que le câble à cabrer, constitué de 7 torons de 19 fils chacun, était usé à 54 %, c'est-à-dire que les 72 fils (sur 133) constituant l'enveloppe extérieure de 6 torons (le septième étant le toron central) étaient usés à plus de 90 % et ne participaient plus à l'effort de traction.

En acier inox, ce câble adapté à l'exploitation en milieu marin car insensible à la corrosion, ne nécessitait pas d'entretien spécifique tel que le graissage . Il était en revanche beaucoup plus sensible à l'usure que els câbles carbone habituellement utilisés.

Les essais d'usure réalisés à la demande des experts ont démontré qu'une plage d'usure apparaissait bien sur le câble en acier inoxydable à l'occasion de cycles de frottement sur une bague en polyAmide identique à celle de l'avion: " le câble de la commande de gouverne de profondeur à cabrer s'est rompu en traction dans une zone largement usée par le frottement du câble sur un passant en polyAmide dans la partie arrière de l'aéronef" .

Ce câble avait été installé neuf, le 11 mars 2005, par la société américaine FAYARD ENTREPRISE. La société ROCKY MOUNTAINS l'a déposé et remonté Elle ne l'a pas changé. L'appareil a donc été importé en Polynésie muni de ce câble . Aucun contrôle n'a été réalisé à l'arrivée en Polynésie Française.

Le document PSM 1-6-7 qui comporte plusieurs parties : inspections de base EMMA, les inspections spéciales et la limite de vie des composants structuraux, faisait l'objet de mises à jour régulières. Sa dernière révision datait du 12 mars 2007.

Le GSAC avait demandé à la SA Air Moorea d'établir un programme d'entretien de nature à permettre le passage de l'entretien type Bombardier à celui du système EMMA. Il devait reprendre toutes les recommandations du constructeur. En application des instructions du constructeur, il devait être personnalisé selon des conditions d'exploitation particulières.

Il est constant que le passage du programme d'entretien Bombardier à celui du système EMMA constitue une évolution qualifiée de majeure qui impose une étude particulièrement précise du programme constructeur en particulier, de la part du rédacteur mais aussi du GSAC.

M. Loisel avait été chargé de rédiger ce programme d'entretien, édition 4, datée du 7 août 2006, approuvée par le GSAC et par le SEACPF.

En application du règlement (CE) 2042/2003 partie M § M.A. 302, ce programme devait donc "détailler l'ensemble des opérations d'entretien à effectuer, y compris leur fréquence ainsi que toute tâche particulière relative au type et à la spécificité des opérations". Il devait être conforme "aux instructions établies par l'autorité compétente" et "aux instructions de maintien de la navigabilité délivrée par les détenteurs du certificat type" et il devait être approuvé, ainsi que ses modifications ultérieures, par l'autorité compétente.

L'avion a été réceptionné à Tahiti le 23 octobre 2006, équipé de câbles posés neufs le 11 mars 2005.

Selon le constructeur dont les directives sont obligatoires, les câbles doivent être changés tous les cinq ans en milieu continental et tous les ans en atmosphère saline.

La date retenue comme point de départ du délai de un an et portée sur le Kardex (manuel de suivi des pièces à durée de vie limitée d'Air Moorea) relatif au Twin Otter est la date d'arrivée en Polynésie Française, soit le 23 octobre 2006. Le KARDEX portait mention d'un changement du câble le 2 octobre 2006, ce qui allait conduire à prévoir le changement du câble le 2 octobre 2007.

Or, il est constant que cette date est fautive puisqu'en réalité le câble neuf avait été posé le 11 mars 2005 par l'entreprise FAYARD (Rocky Mountains s'étant contenté de le déposer et de le remonter).

Selon les experts, la seule référence à la date de pose du câble (11 mars 2005) aurait dû conduire les responsables à réexaminer la durée de vie des câbles en vertu de la règle du prorata temporis qui aurait dû conduire les prévenus à prendre en considération les 19,5 mois antérieurs à l'arrivée de l'avion, conduisant ainsi à un remplacement des câbles au 23 juin 2007. Cette règle est farouchement contestée par les prévenus et plusieurs témoins, y compris le BEA.

En tout état de cause, même en écartant la règle du prorata temporis, il n'en reste pas moins que M.Swan, responsable de la société VICKING (Canada) expliquait que la norme des transports canadienne impose un changement immédiat de câble dès que l'avion est exploité en atmosphère saline, si le câble a plus d'un an d'utilisation.

M.Comelius (entreprise Fayard) a souligné que les câbles inox "se relâchent et se resserrent plus rapidement" que ceux en acier carbone, raison pour laquelle la tension doit être modifiée en cas de changement de température. Ainsi, les câbles sont détendus à l'arrivée d'un avion aux Maldives à cause de la chaleur et retendus, au contraire, à l'arrivée en Alaska. Il ajoute d'ailleurs que la tension des câbles est réglée à Calgary et qu'il appartient à l'exploitant d'effectuer les réajustements, ce qui n'a pas été effectué en l'espèce.

Il apparaît d'ailleurs clairement à l'audience que les prévenus n'ont pas réfléchi à l'application de cette règle dès lors que leur raisonnement conduit, en effet, à conserver une année entière des câbles posés sur un avion qui aurait volé 4 ans avant son arrivée en Polynésie Française, si bien que la différence entre atmosphère sèche et atmosphère saline n'aurait plus aucune incidence.

Cette périodicité imposée par le constructeur s'applique à une durée fixe dans le temps sans considération du nombre réel de vols effectués alors que l'appareil avait déjà volé durant 383 heures pour 1233 cycles de vol avant son arrivée en Polynésie .

En outre, le programme d'entretien du constructeur, d'application obligatoire, organise l'entretien en "EMMA cards" basé sur des cycles de vol de 6000 heures divisé en 48 inspections (Checks) à intervalle de 125 heures par zone de l'avion qui en comporte 5. A chaque inspection Correspond une carte :

Ainsi, l'inspection usuelle des câbles de profondeur, concernant les zones 2 et 3 de l'appareil, doit intervenir lors de la check 2 à 250 heures puis au pas de 1000 heures.

Pour autant, une inspection particulière est prévue en cas d'exploitation en milieu salin (card SP1E4, soit 400 h ou 3 mois) et le remplacement du câble doit intervenir tous les ans (SP1 E5).

Des inspections spéciales sont imposées, compte-tenu des circonstances environnementales, telles que l'atmosphère saline, calculée sur la base d'une durée moyenne des vols de 50 minutes et des inspections détaillées comprenant notamment les câbles de commande de vol et de gouverne de profondeur en cas de conditions « sévères » d'exploitation.

Or, s'il est constant que la tâche SP1 E5 (remplacement des câbles tous les ans), comporte une erreur de date, il apparaît, en tout état de cause que le changement de câble dès l'arrivée en Polynésie Française s'imposait compte tenu des préconisations du constructeur et de "l'adaptation aux conditions d'exploitation" s'agissant de câbles, qui même non utilisés totalisait déjà 19,5

mois de vie, réglés, selon M.Swan, à une température d'atelier de 17°, qui passaient brutalement à des températures de plus de 30°, sans que les prévenus puissent se retrancher derrière une erreur de date pour échapper à leur responsabilité alors que cette erreur même constitue une faute grave.

En outre, de nombreuses erreurs ont été commises dans l'élaboration du programme d'entretien :

- l'inspection des câbles de direction et profondeur à 400 heures a été intégrée en section IV (Correspondant aux contrôles après événements particuliers, tels que forte turbulence, atterrissage durs...), section qui n'est pas consultée par les mécaniciens pour l'usage courant et n'a jamais été effectuée,

- la butée de 3 mois avait été supprimée dans le programme d'entretien édition 3 publié en 1998 sans que cette erreur ne soit relevée par le rédacteur du programme d'entretien de 2006, qui comme l'a relevé le tribunal, s'est manifestement contenté de "copier-coller" le programme de 1998. Il est tout de même fort significatif de constater que les prévenus, professionnels de l'aéronautique, ont découvert cette butée des trois mois en cours de procédure.

Or, l'inspection SP1E4, intègre la détection de l'effilochement, signe de la rupture de fils, et de la corrosion sur les câbles de profondeur. Cette tâche si elle avait été appliquée aurait conduit à 3 contrôles des câbles avant le 7 août 2007. La démonstration de l'importance de la tâche SP1E4 résulte pourtant directement de son origine: un accident d'aéronef survenu en 1990 à Port Hardy (Australie) à la suite de la rupture des câbles de profondeur qui avait conduit les autorités américaines à alerter les exploitants sur la nécessité d'un contrôle périodiques des câbles. Les prévenus sont des professionnels de l'aéronautique. M.Loysel soutient que le contrôle de l'usure n'est pas prévue par cette tâche et qu'en tout état de cause, l'usure est indétectable à l'oeil nu. Pour autant, il a été admis à l'audience en particulier, que l'inspection est effectuée par le mécanicien muni d'un chiffon glissé tout le long du câble afin de détecter le moindre fil brisé. Or, comme l'a relevé l'expert au cours de la confrontation qui l'a opposé au prévenu Loysel, l'effilochement est un des signes de l'usure et, eu égard aux précédents et aux conditions d'exploitation particulière, ce contrôle des câbles revêtait une importance primordiale:

- le programme constructeur dispose expressément que les inspections qu'il prévoit sont basées sur 1200 heures de vol d'une durée de 50 minutes et ajoute que ces exigences sont modifiables en fonction des particularités locales. Selon le BEA, les inspections prescrites par le constructeur sont basées sur un nombre d'heures effectuées ou sur une base calendaire et non sur un nombre de cycles. Ce rythme d'inspection est adapté au phénomène de corrosion mais pas à celui d'usure. Il ajoutait d'ailleurs que "plusieurs exploitants ont adopté des intervalles d'inspection spéciale plus rapprochés que ceux prescrits par le constructeur."

Il n'a été tenu aucun compte, dans le programme d'entretien d'Air Moorea, de cette disposition.

S'agissant de professionnels, la surveillance particulière des câbles aurait dû constituer une priorité alors que:

- selon M.Swan : "il y a de nombreux signalements d'usure au niveau des passages dans les poulies et parfois localisé au niveau d'un guide, il s'agit de la station 436".

- "la fréquence des inspections est tout aussi importante que la qualité de l'inspection"(M.Swan) ,

- selon M. Stevenson (entreprise Rocky Mountains) : "les causes d'usure étaient souvent dues aux conditions environnementales, des poulies usées, des corrosions excessives, l'accumulation de poussière. Cela est due aux conditions d'exploitation de l'aéronef. Oui, la station 436 est une zone d'usure connue" .

- selon M. Cornelius qui découvrait les photos du câble à cabrer récupéré " un manque total de maintenance, une telle usure doit être entendue par les agents de maintenance, moteurs arrêtés, dans le hangar lors des manoeuvres des commandes dans un environnement silencieux" ,

- selon M.Wood (entreprise Thunderbay), à qui étaient présentées les mêmes photos : " oh, la, la, on n'a pas surveillé d'assez près ce câble. C'est même dégoûtant" .

La rédaction du programme d'entretien édition 4 ne permettait pas de procéder au contrôle des câbles dans les conditions exigées par le constructeur et, par là même, la réglementation européenne. Ces carences constituent des manquements graves au sens de l'article 121-3 du code pénal.

Sur les griefs formés contre M.Chanseau

L'ordonnance de renvoi reproche à M.Chanseau d'avoir par maladresse, imprudence , inattention ou inobservation des règlements causé la mort de 20 personnes en n'accomplissant pas les diligences normales de sa fonction en omettant de faire procéder à la vérification des câbles de gouverne du Twin Otter et en s'abstenant de contrôler le travail de ses subordonnés.

Ces griefs doivent être examinés dans le cadre d'une causalité indirecte, dès lors que M.Chanseau n'avait pas en charge personnellement le contrôle des câbles et il convient de rechercher s'il a, dans le cadre de ses fonctions, commis une faute caractérisée, c'est à dire une imprudence ou négligence présentant un degré certain de gravité avec la conscience d'exposer autrui à un risque grave.

Ses fonctions dans l'entreprise, directeur général et dirigeant responsable, le désignent comme celui qui prenait ou devait prendre les décisions susceptibles d'avoir une influence sur le résultat qui sera provoqué matériellement par ses subordonnés.

Il se situe au premier rang de la hiérarchie, aux côtés du PDG, M.Galenon. Il a admis qu'il exerçait l'ensemble de ses prérogatives sans aucune contrainte. Le dirigeant responsable, aux termes du manuel des spécifications de l'organisme d'entretien, détient tous les pouvoirs statutaires pour financer et assurer l'entretien des aéronefs en suivant la politique de sécurité et qualité de l'entreprise. Il s'est engagé personnellement à garantir la conformité permanente aux normes requises par l'autorité, à établir et promouvoir une politique de sécurité et qualité, à mettre en place une organisation et désigner le personnel de commandement, à mettre à disposition les moyens financiers, humains et matériels nécessaires. L'aéronef devait être conforme aux exigences de navigabilité en vigueur (règlement CE 2042/2003 du 20 novembre 2003).

M.Galenon, PDG, a souligné l'importance de la fonction de M.Chanseau, chargé de veiller au strict respect des prescriptions figurant au carnet de maintenance des aéronefs, titulaire du pouvoir relatif à la « navigabilité » des appareils, leur

maintenance, et la tenue de la documentation relative à ces aéronefs et tout particulièrement, la mise en place d'un service de maintenance suffisamment organisé et compétent pour que soient strictement respectées les prescriptions figurant aux carnets de maintenance des aéronefs utilisés par la compagnie aérienne.

Dès lors, il importe peu qu'il n'ait pas reçu délégation de pouvoir spécifique puisqu'il a signé, au mois de septembre 2005, la lettre d'engagement aux termes de laquelle " le directeur général est le dirigeant responsable de la compagnie. Il possède tous les pouvoirs décisionnels et statutaires nécessaires au financement de toutes les activités liées à la navigabilité selon les normes requises", étant précisé que cette fonction correspondait très précisément à ses compétences d'ingénieur diplômé de l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), diplômé en outre en Management.

La hiérarchie des compétences et des pouvoirs au sein de la compagnie s'établissait comme suit :

- M. Gobin : directeur technique : maîtrise de la gestion de la navigabilité des avions exploités, réalisation de l'entretien en temps utile selon les standards approuvés, sélection des sous-traitants, suivi des contrats d'entretien, il rendait compte de son action directement à M.Chanseau.

- M.Tinomano : Chef mécanicien de l'atelier. Responsable de la production de l'organisme d'entretien et de la planification ;

- M. Quemeneur : intervenait parallèlement à M. Tinomano, pour le contrôle des travaux de maintenance .

- M. Loisel (responsable bureau d'études et documentation) : chargé de l'étude et de la rédaction des programmes d'entretien (programmes d'entretien de chaque type d'aéronef)- responsable des activités d'ingénierie et de suivi de mouvements des équipements (entretien des pièces à vie limite)

- MM Tinomano, Quemeneur et Loisel rendaient compte indirectement de leur action à M.Chanseau, sous couvert de M.Gobin, leur interlocuteur direct.

M.Chanseau ne saurait donc se départir des hautes responsabilités qui étaient les siennes, compte tenu de l'autorité, des moyens et des compétences dont il disposait au moment des faits et il en assume les responsabilités personnellement.

Outre le fait que la cause de l'accident ne réside pas, selon lui, dans la rupture du câble, il soutient qu'en tout état de cause , les protocoles étaient respectés puisque le " GSAC était toujours fourré chez nous ". Pour autant, la confiance ne saurait tenir lieu de source de sécurité en matière aéronautique et le contrôle postérieur du GSAC ne le dispensait en rien de prendre les mesures qui lui incombent.

Or, la gestion de la navigabilité lui revenait totalement. Pour autant, alors qu'il était à l'origine de l'acquisition d'un avion d'occasion, en très mauvais état, pour lequel il avait même tenté de négocier une remise compte tenu de son état, il se contente de commander divers travaux à l'entreprise Fayard, à l'issue desquels il envoie MM. Gobin et Tinomano pour les valider et ne s'implique, ni dans la réception de l'appareil en Polynésie Française, ni dans l'adaptation de l'appareil aux conditions de navigabilité liées aux vols navette les plus courts du monde, à très basse altitude, donc soumis aux turbulences et sous des

températures élevées, plus particulièrement sur le tarmac, toutes circonstances qui doivent intervenir dans le calcul la durée de vie des câbles, en particulier.

Bien qu'ingénieur ENAC, il affirme que le délai de 1 an imposé pour le changement de câbles commençait à courir à compter de novembre 2006, ce qui constitue un non-sens, dès lors que ces câbles avaient déjà vécu 19,5 mois, qu'ils changeaient totalement d'atmosphère et de température et que le programme constructeur imposait une adaptation aux conditions d'exploitation.

M.Swan, Vice-Président Engineering de la société canadienne VICKING AIR, a expliqué pourtant que si son entreprise n'applique pas la règle du prorata temporis, il n'en demeure pas moins que la norme transport Canada impose un changement de câble immédiat en cas de passage en atmosphère saline. La règle la plus contraignante doit toujours être appliquée.

Ce manquement constitue une faute caractérisée présentant un degré de gravité certaine qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité.

M.Chanseau ne concède qu'une seule erreur: l'omission de l'inspection spéciale dans le programme d'entretien, tout en imputant la responsabilité de cette erreur au GSAC.

Pour autant, il a laissé perdurer cette erreur commise en 1998, sur le programme d'entretien édition 3 qui avait supprimé entre autres l'inspection des câbles toutes les 300 heures. Or, l'édition 4 qui lui était soumise, la mise aux normes EMMA, constituait une évolution majeure du programme d'entretien. Il ne peut pas soutenir que cette erreur commise par ses prédécesseurs ne pouvaient pas être détectée alors que qu'une telle évolution imposait de reprendre avec rigueur l'ensemble du programme.

Cela démontre qu'il n'assumait pas ses responsabilités, qu'il se reposait sur les organismes de contrôle pour réaliser la surveillance qui lui incombait et corrobore la désinvolture avec laquelle il abordait ses hautes fonctions.

Si la formule utilisée par le tribunal " quelque soit la règle non écrite mais devant nécessairement être utilisée" surprend M.Chanseau, il convient de lui rappeler, qu'indépendamment de l'application ou non, de la règle du prorata temporis:

- le constructeur lui-même n'interdit en rien aux exploitants d'aller au-delà de son programme
- qu'il leur demande, au contraire, d'adapter leur propre programme
- qu'il avait une parfaite connaissance de l'origine de cet avion, de son état et des travaux réalisés .
- ses responsabilités devaient le conduire à la plus grande vigilance dans tout le processus de navigabilité de ses aéronefs
- sa formation ne pouvait que l'alerter sur l'implication des avions Twin Otter dans une série d'accidents tels que relevés par le tribunal et liés à des ruptures de câbles ;

- 1994: Le DI-16 s'écrase dans un lac après le décollage de Port Hardy (Canada).

A la rentrée des volets, vers 500 pieds, l'équipage perd le contrôle longitudinal de l'avion, un des câbles en acier carbone, de la commande profondeur, a été retrouvé rompu après corrosion. Dans le rapport publié à cette occasion, il est noté que l'acier inoxydable est plus sensible à l'usure que l'acier carbone ;

- 22 mars 2005: Le DHC6-300 effectuait du transport de fret entre Cayenne Rochambeau et Maripasoula. En dernier virage, à une hauteur de 400 pieds, le pilote a constaté qu'il ne commandait plus l'aileron droit. Il avait interrompu sa manoeuvre et remis les gaz en touchant des arbres, puis avait pu atterrir. Au sol, des mécaniciens avaient constaté la rupture du câble supérieur commandant l'aileron droit et une usure importante, avec rupture des deux torons, du câble inférieur du même aileron, dans la même zone, au droit d'un guide-câble, les câbles commandant l'aileron Gauché présentaient des traces d'usure bien moins importantes. Des traces d'usure avaient également été constatées sur les câbles de commande de la gouverne de profondeur au passage sur une poulie.

Dans ces conditions, effectivement, M.Chanseau est maïvenu de se retrancher derrière l'application textuelle, radicale et sans aucune réflexion du programme constructeur.

M.Swan, a souligné pour sa part que Transport Canada a alerté les exploitants sur les difficultés de service causés par les câbles de la gouverne de profondeur (58 difficultés dont 36 concernent l'usure des câbles) et ajoutait " si la norme de transport Canada avait été appliquée il aurait dû être changé (le câble) à son arrivée à Air Moorea". Le prévenu ne peut pas se contenter d'affirmer que la norme de transport Canada n'est pas applicable en France alors que d'une part, il ne lui était pas interdit d'aller au-delà des préconisations applicables et que d'autre part, il ne s'est aucunement préoccupé de savoir si cette norme canadienne pouvait améliorer la sécurité de ses aéronefs.

Compte tenu de ces accidents ou incidents, M.Chanseau, doté d'une formation solide, chargé de donner l'impulsion à ses équipes, ne pouvait donc ignorer les particularités des câbles équipant les Twin Otter si bien que la prudence élémentaire imposait le changement des dits câbles dès l'arrivée en Polynésie Française, sans même évoquer le calcul parfaitement illogique de la durée de vie des pièces à vie limite.

Ce manquement, qui constitue une violation de règles élémentaires de sécurité imposées par le constructeur concernant les pièces à vie limite tels que les câbles de la chaîne de profondeur, est une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité que M.Chanseau, fort de sa formation, de son expérience de 16 ans dans l'entreprise où il avait débuté en qualité de responsable technique, de l'historique de l'appareil, des incidents signalés par les pilotes et de ses responsabilités, ne pouvaient ignorer.

Sur la peine

M. Chanseau est né le 21 décembre 1966 à PAPEETE . Il est divorcé.
Le bulletin n°1 de son casier judiciaire ne porte trace d'aucune condamnation.

M. Chanseau a quitté les fonctions de directeur général et dirigeant responsable de la SA Air Moorea et directeur d'AIR ARCHIPELS en mai 2008, où il était rémunéré, hors primes, à hauteur de 960.000 FCP par mois, pour occuper le poste de directeur de l'escale internationale d'AIR TAHITI pour un salaire mensuel établi à la somme de 1,40 million de FCP, poste qu'il occupe toujours à ce jour.

Outre la cause de l'accident, il conteste toute responsabilité dans l'accident et se décrit comme un administratif n'intervenant pas dans les domaines techniques spécifiques et s'appuyant sur le professionnalisme des personnes sous ses ordres. Il estime que les contrôles étaient de la compétence du GSAC.

Il ajoute qu'il "ne pouvait pas tout contrôler". Cette désinvolture se retrouve dans l'attitude de M.Chanseau, à l'audience, qui n'a concédé que quelques brèves explications tendant à se dégager de toute forme de responsabilité, qu'il a imputées au GSAC et a considéré que sa gestion irréprochable ne souffrait d'aucune critique.

Il maintient que la responsabilité de l'accident incombe au pilote, au constructeur, au GSAC, et a regretté l'absence de renvoi devant la juridiction de jugement de M. Galenon, alors président directeur général de la société.

Toutefois, il occupait la plus haute fonction sur le plan hiérarchique dans la SA Air Moorea, à l'exception de celle de PDG de M. Galenon, à la fois directeur général et dirigeant responsable de ladite compagnie aérienne.

Compte tenu de l'extrême gravité des faits reprochés, du positionnement adopté par l'intéressé tout au long des débats et des éléments de personnalité le concernant, il y a lieu de condamner M.Chanseau à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 18 mois avec sursis et à une amende de 3.000.000 (3 millions) de FCP, parfaitement proportionnée à ses revenus tels que déclarés à l'audience et à ses charges.

Compte tenu de l'absence totale de prise de conscience de la gravité des erreurs commises, il est à craindre qu'elles ne se renouvellent. Il convient donc de prononcer, en outre, à son encontre, aux termes des articles 221-8 et 131-27 du Code pénal, une interdiction à titre définitif d'exercer toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle (P.D.G, directeur général, dirigeant responsable) dans une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de réitération des faits.

Sur les griefs formés contre M.Gobin

Aux termes de l'ordonnance de renvoi, il est reproché à M.Gobin d'avoir par maladresse, imprudence, inattention ou inobservation des règlements causé la mort de 20 personnes en n'accomplissant pas les diligences normales de sa fonction en omettant de faire procéder à la vérification des câbles de gouverne du Twin Otter, en s'abstenant d'adapter le programme d'entretien aux conditions sévères d'exploitation, en s'abstenant d'avertir les techniciens de la nature du câble et en omettant de contrôler le travail de ses subordonnés.

Ces griefs doivent être examinés, en réalité, dans le cadre d'une causalité indirecte, dès lors que M.Gobin n'avait pas en charge personnellement la maintenance des câbles et il convient de rechercher s'il a, dans le cadre de ses fonctions, commis une faute caractérisée, c'est à dire une imprudence ou négligence présentant un degré certain de gravité avec la conscience d'exposer autrui à un risque grave.

Immédiatement sous les ordres de M.Chanseau, M.Gobin occupait les fonctions de directeur technique chargé de la gestion du maintien de la navigabilité (PARTIE M) à savoir, la politique de maintenance, en considérant les caractéristiques d'exploitation des avions, en rédigeant un programme

d'entretien personnalisé, en établissant des bons de commande de travaux d'entretien. Le maintien de la navigabilité concerne tous les processus destinés à veiller à ce qu'à tout moment de sa vie, l'aéronef respecte les exigences de navigabilité en vigueur et soit en état d'être exploité de manière sûre.

Il occupait également la fonction de responsable désigné entretien pour la partie 145. L'organisme d'entretien exécute les tâches définies par l'organisme de gestion de la navigabilité. A ce titre, il était le responsable hiérarchique de M.Loisel, responsable du bureau de la navigabilité, de M.Quemeneur, contrôleur de production et de M. Tinomano, responsable de production et de 25 employés.

La mission du directeur technique consiste à s'assurer du respect des exigences du MOE et de la mise en oeuvre des Corrections le cas échéant.

Il est constant qu'il était tenu de :

- Reconnaître que l'application des procédures, des normes de qualité et de la réglementation soit de la responsabilité de tous les personnels de l'organisme,
- S'assurer que la totalité de l'entretien, y compris la Correction des défauts se faire d'après les données approuvées et suivant les procédures de l'organisme,
- Définir les locaux et moyens nécessaires adaptés au domaine d'activité et garantissant des conditions de travail acceptables, et vérifier leur disponibilité pour l'entretien réalisé.
- Informer le dirigeant responsable en cas d'écart,
- Définir le personnel nécessaire et adapté au domaine d'activité,
- Fournir aux personnels les outillages, matériels, instruction et temps suffisant pour exécuter l'entretien, en accord avec les procédures de l'organisme d'entretien,
- Vérifier tous les 3 mois la disponibilité du personnel à l'aide du plan de production,
- Assurer la coopération de tous les personnels et l'accès à toutes les installations aux auditeurs qualité de l'organisme,
- Notifier au dirigeant responsable et au responsable qualité tout déficit de 25% des heures de main d'oeuvre disponibles sur un mois calendaire,
- S'assurer de la compétence du personnel affecté,
- Notifier les évolutions du personnel de commandement de l'organisme d'entretien aux autorités compétentes par l'utilisation du formulaire 4 de l'EASA,
- Définir et mettre en oeuvre les actions Correctives résultant de la surveillance du système qualité,
- Informer le Dirigeant Responsable et le responsable qualité en cas d'écart, le Directeur Technique étant également responsable sécurité .

A ce sujet, précisément , M.Gobin a signé le 4 septembre 2006, l'engagement suivant :

"Je soussigné, Monsieur Gobin Jacques, responsable désigné pour le maintien de la navigabilité, atteste que les aéronefs figurant au paragraphe 2.4, seront entretenus selon ce manuel et que ce manuel sera revu et mis à jour à la lumière de l'expérience en service, des besoins en entretien et suivra les évolutions des recommandations du programme d'entretien du constructeur"

Il était tenu d'adapter le manuel d'entretien exploitant, personnalisé au type d'avion en cause et aux conditions spécifiques d'exploitation de l'avion alors que ce document constitue la base de travail de tous " les intervenants de la chaîne de maintenance " et que " l'efficacité du manuel d'entretien doit être contrôlée et monitorée par la compagnie".

La réglementation applicable en matière d'aéronautique, impose le remplacement des pièces ou composants à vie limite, au plus tard à la limite précisée. Le maintien de la navigabilité de l'appareil en dépend directement.

M. Gobin avait une parfaite connaissance de l'appareil livré à la SA Air Moorea puisqu'il avait été mandaté par M.Chanseau pour se rendre à Calgary avec M.Tinomano pour l'évaluer et contrôler les travaux effectués. Il avait connaissance de la nature du câble inox, information qu'il n'a, au demeurant pas jugé utile de répercuter à son personnel mais qui apparaît sans lien avec l'accident.

En revanche, comme souligné dans le cas de M.Chanseau, il n'a à aucun moment envisagé de faire procéder à un examen détaillé de l'appareil à son arrivée en Polynésie Française, faisant fi du changement de climat, des conditions particulières dans lesquelles l'aéronef allait être exploité et par là même des instructions du constructeur alors que, précisément la gestion de la navigabilité consiste à s'assurer du respect des instructions du constructeur. Ses responsabilités devaient le conduire à la plus grande vigilance compte tenu des accidents survenus avec ce type d'appareil, la plupart en lien avec les câbles de gouverne.

Il lui appartenait de se tenir informé de tous signalements concernant les avions de la flotte dont il avait la responsabilité.

M.Gobin explique qu'il n'était tenu qu'à la stricte application des instructions écrites résultant du programme constructeur car selon lui, " le mieux est l'ennemi du bien" alors que celui-ci comporte bien mention de l'obligation pour l'exploitation d'adapter son programme aux conditions locales et qu'en tout état de cause, même les instructions expresses du constructeur n'ont pas été respectées par suite d'une série d'erreurs qu'il a pourtant validées. Il ne peut davantage se retrancher derrière les instructions données à son prédécesseur par la société Bombardier, en 1998 (doubler les inspections) alors que précisément, il est constant que le passage à l'entretien type Emma constituait une évolution majeure qui nécessitait un réexamen complet du programme d'entretien.

Ainsi, le câble de gouverne qui avait été changé en mars 2005 par l'entreprise Fayard a été conservé sans aucun contrôle d'ailleurs, alors que la durée de vie de un an en milieu salin aurait dû immédiatement l'alerter et le conduire, en conformité avec le programme constructeur et à minima, par prudence élémentaire, à procéder au changement. M.Gobin avait été mandaté en cours de travaux pour exAminer l'avion au Canada et il lui revenait de recommander à M.Chanseau le changement des câble de gouverne compte tenu de l'ampleur des travaux déjà engagés et du coût modique de l'opération, puisque l'avion était, de toutes façons, immobilisé. En l'occurrence, on voit mal comment "le mieux" aurait pu être "l'ennemi du bien", une telle mesure n'aurait pu que garantir la sécurité des passagers, objectif que M.Gobin semble avoir totalement perdu de vue.

Cette abstention constitue une faute caractérisée exposant autrui à un risque grave qu'il ne pouvait ignorer

Il résulte de la procédure et de ses déclarations que M.Gobin s'en est systématiquement tenu aux actions minimales, en ne prenant jamais la moindre initiative susceptible d'alourdir ses tâches. Ainsi, il affirme avoir respecté à la lettre les préconisations constructeur alors qu'il a laissé perdurer l'erreur

commise en 1998, sur le programme d'entretien édition 3 qui avait supprimé entre autres l'inspection des câbles toutes les 400 heures. S'agissant d'une évolution majeure du programme d'entretien, il ne pouvait pas se contenter de valider le travail de M.Loysel sans reprendre avec rigueur l'ensemble des tâches, ce qui l'aurait inmanquablement conduit à détecter cette omission et par là même à mettre en place une inspection des câbles tous les 3 mois, soit 3 fois avant le 9 août 2007.

Enfin, il ne peut pas se dédouaner en écrivant dans ses conclusions, qu'à son arrivée, en 2002 " le programme d'entretien du Twin Otter était déjà en place dans la mesure où l'exploitation de ces aéronefs était déjà ancienne".

En effet , il lui sera rappelé que :

- le programme d'entretien en question avait subi une modification majeure en 2006 dont il n'a tiré aucune conséquence,
- que l'exploitation de ce Twin Otter était, elle, très récente,
- qu'il s'agissait d'un appareil particulièrement vétuste à l'origine,
- que plusieurs accidents s'étaient produits avec ce type d'appareil,
- que de multiples dysfonctionnements avaient été signalés soit par les pilotes, soit par les autorités.
- que les experts soulignent les sollicitations particulières et intenses des commandes de gouverne en situation de vols navette, les plus courts du monde en l'espèce, alors qu'il admet lui-même dans ses écritures que "les phases de vol sous 2000 pieds" constituent bien des conditions sévères même s'il les associent uniquement aux manoeuvres de "search and rescue", qui impliquent pourtant exactement les mêmes sollicitations .

Il importe peu, dès lors, que ses prédécesseurs ne l'ait pas alerté sur l'adaptation nécessaire aux conditions d'exploitation alors qu'en sa qualité de professionnel il lui appartenait de prendre tout renseignement utile et de procéder à toute vérification de nature à garantir la sécurité des passagers et du personnel du bord.

De surcroît et en dépit de ses dénégations, M.Gobin est conscient de sa responsabilité sur ce point puisqu'il résulte du témoignage de M.Tinomano qu'après l'accident " M.Loysel et M.Gobin étaient bien emmerdés (...), je me souviens qu'ils parlaient que ce point aurait dû se trouver en section 3 et pourquoi cette recommandation se trouvait en section 4". M.Gobin avait alors ordonné la vérification de tous les câbles " car il pensait que c'était la cause de l'accident".

Il avait donc parfaitement conscience du danger potentiel que représentaient les câbles à cabrer. Il n'en a tiré aucune conséquence.

Ce manquement constitue une faute caractérisée exposant autrui à un risque grave qu'il ne pouvait ignorer.

Dans le cadre du service minimum auquel il se tenait, M.Gobin n'a pas jugé utile d'adapter ou faire adapter le manuel d'entretien Air Moorea au regard du règlement CE 2042.2003 pour prendre en compte la fréquence des cycles, critère différent des heures de vol ou encore les vols à très basse altitude, avouant d'ailleurs au cours de son audition qu'il ignorait ce qu'étaient des " conditions sévères". Il ne s'est pas pour autant préoccupé d'obtenir des explications sur ce point. Il entrait parfaitement dans les responsabilités de M.Gobin de se tenir informé de toutes les recommandations susceptibles de concerner les aéronefs de la compagnie.

Il estime que "Ma responsabilité est forcément engagée mais je ne peux pas me substituer à tous les intervenants de la chaîne de maintenance", alors que , précisément, son rôle est de s'assurer que tous les intervenants de la chaîne sont en capacité de suivre ses instructions. Si les mots ont un sens, le terme de "responsable " aurait dû l'alerter sur ce point. Il avait d'ailleurs concédé devant les enquêteurs que : "personnellement, je me reproche de ne pas avoir découvert, lors de la lecture du manuel d'entretien, l'anomalie concernant la vérification spéciale concernant les câbles".

M. Gobin n'a pas ordonné le changement des câbles de gouverne dès la réception de l'appareil. Il n'a procédé à aucune vérification du programme d'entretien recopié par M.Loysel, omettant ainsi de prévoir une inspection des câbles tous les 3 mois.

Ces manquements, qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, constituent des fautes caractérisées commises par M.Gobin à l'occasion de l'exercice de ses fonctions exposant autrui à un risque grave qu'il ne pouvait ignorer, en raison de son expérience, de ses compétences, des responsabilités qu'il avait acceptées et en lien avec l'accident du 9 août 2007.

Sur la peine

M.Gobin est né le 20 avril 1951 à CHINON . Il est marié et retraité. Le bulletin n°1 de son casier judiciaire ne porte trace d'aucune condamnation.

Il conteste l'analyse des experts quant aux causes de l'accident et par suite, toute responsabilité dans la survenue de l'accident.

Il impute au constructeur toute la responsabilité des dysfonctionnements relatifs aux contrôles des câbles estimant qu'il lui appartenait de prendre toute mesure pour avertir l'exploitant des modifications apportées au programme . Il a précisé ignorer quelles conditions d'exploitation pouvaient être qualifiées de sévères.

Or, comme relevé par le tribunal , il occupait les plus hautes fonctions techniques au sein de la SA Air Moorea, cumulant les fonctions de directeur technique et de responsable désigné entretien pour la flotte d'Air Moorea et AIR ARCHIPELS ;

Il était à l'époque responsable de l'actualisation et du suivi du MOE et du MGN, de la mise en application de ces deux manuels au sein de l'atelier, ainsi que du maintien à niveau de l'atelier PART 145 et il avait, en outre, une parfaite connaissance de la nature des câbles en acier inox installés sur le F-OIQI. Il s'était rendu sur place, au Canada, avant livraison de l'avion et pouvait donc disposer de toutes les informations nécessaires "en direct".

Il disposait incontestablement de l'autorité, des moyens et des compétences pour assumer au mieux ses deux fonctions dont il avait accepté l'entière responsabilité. Il ne saurait donc la reporter sur un supposé manque de professionnalisme des techniciens et mécaniciens de l'atelier et sur d'éventuelles omissions de la part du constructeur.

Les fautes caractérisées relevées à son encontre, en lien avec l'usure progressive du câble de la gouverne de profondeur et à sa rupture en vol le 9 août 2007, démontrent au contraire un total manque de rigueur, de sérieux et, au bout du compte de professionnalisme.

Compte tenu de l'extrême gravité des faits reprochés, du positionnement adopté par l'intéressé tout au long des débats et des éléments de personnalité le concernant, il y a lieu de condamner M. Gobin à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 24 mois avec sursis.

Compte tenu de l'absence totale de prise de conscience de la gravité des erreurs commises, il est à craindre qu'elles ne se renouvellent. Il convient donc de prononcer, en outre, à son encontre, aux termes des articles 221-8 et 131-27 du Code pénal, une interdiction à titre définitif d'exercer toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de réitération des faits .

Sur les griefs formés contre M.Loisel

Aux termes de l'ordonnance de renvoi, il est reproché à M. Loisel d'avoir par maladresse, imprudence , inattention ou inobservation des règlements causé la mort de 20 personnes en n'accomplissant pas les diligences normales de sa fonction d'avoir commis les manquements, négligences ou omissions suivants :

- de ne pas avoir adapté un manuel d'entretien spécifique aux conditions sévères d'exploitation des Twin Otter de la compagnie Air Moorea c'est-à-dire de ne pas avoir tenu compte d'un usage intensif de l'aéronef dans l'exploitation du manuel de maintenance
- de ne pas avoir conçu et adapté un programme d'entretien de l'aéronef tenant compte des conditions d'exploitation de l'avion (les nombreux décollages et atterrissages sollicitant davantage ses câbles que lors des vols standards)
- de ne pas avoir pris en compte les préconisations du constructeur concernant l'IRM prévoyant une adaptation des conditions de maintenance aux conditions d'exploitations sévères en dessous de 2.000 pieds
- de ne pas avoir adapté les documents d'aide à l'usage des mécaniciens, en l'espèce l'effigie d'instructions techniques (FIT), qui font abstraction de la possibilité de la présence sur un avion de câbles en acier inox, alors qu'il était au courant de la nature des câbles de la gouverne de profondeur équipant le F-OIQI.

Ces griefs doivent être examinés dans le cadre d'une causalité indirecte, dès lors que M.Loisel n'avait pas en charge personnellement le contrôle des câbles. Il convient de rechercher s'il a, dans le cadre de ses fonctions, commis une faute caractérisée, c'est à dire une imprudence ou négligence présentant un degré certain de gravité avec la conscience d'exposer autrui à un risque grave, et qui a crée ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'a pas pris les mesures de nature à l'éviter.

M. Loisel a intégré la SA Air Moorea en juillet 2002 au poste de technicien électricité instrument radio (EIR) avant d'être nommé aux fonctions de responsable du bureau d'études et de documentation le 14 octobre 2005

Sa mission telle que définie par le manuel de l'organisme d'entretien consistait à

- Définir les outillages et instruments nécessaires et adaptés au domaine d'activité ;
- Gérer l'entretien et l'étalonnage des instruments et outillages ;
- définir les matériels nécessaires au domaine d'activité ;
- Définir les données approuvées au domaine d'activité, contrôler leur disponibilité et leur validité ;

- Créer et gérer les instructions d'entretien internes issues des données approuvées ;
- Diffuser les documents nécessaires au domaine d'activité ;
- Archiver les dossiers techniques ;
- Rédiger les demandes d'autorisation exceptionnelles ;
- Informer le responsable qualité en cas d'écart ;

M. Loisel, qui conteste toute responsabilité, a participé à la remise à niveau de l'appareil F-01QI puisqu'il avait en charge l'intégration de l'aéronef F-01QI au sein du programme d'entretien des DHC-6 d' Air Moorea dans le cadre de l'édition 4 du manuel d'entretien exploitant qu'il a rédigée dans le cadre du passage au système EMMA. Il a élaboré le Kardex de l'aéronef F-01 QI. Il a enregistré la date de changement du câble au 2 octobre 2006 alors que ce câble n'avait pas été changé par l'entreprise Rocky Mountains mais en 2005 par l'entreprise Fayard. Il n'a pas jugé utile de procéder à la moindre vérification pourtant fondamentale en termes de sécurité, sans même évoquer dans ce cas également, l'absurdité du calcul de durée limite en milieu salin sans prendre en compte l'historique du câble.

En réalité, bien qu'en charge de la sécurité des passagers et du personnel de bord, il s'est contenté de noter au Kardex une date de changement de câble à 12 mois sans aucune réflexion préalable. D'ailleurs, l'erreur même sur la date en question démontre l'absence totale de vérification et la légèreté avec laquelle il abordait son travail.

En outre, il ne peut pas se retrancher derrière l'argumentation que lui a offerte le juge d'instruction qui a relevé la durée d'inactivité de l'avion (11 mois), pour soutenir qu'il aurait pu déduire cette période d'immobilisation de son calcul alors que, même inactif, un avion est susceptible de subir des turbulences, telles que Jet Blast ou vents violents et qu'en tout état de cause, d'une part il s'est trompé de date et d'autre part, il ne s'est pas posé la moindre question à ce sujet.

Il ne peut pas davantage soutenir que le "manuel constructeur n'impose pas de prendre en compte comme point de départ de la durée de vie d'un câble sa date de pose neuf" alors que cela relève de l'évidence sauf à demander au constructeur de fixer différents délais en fonction de l'ancienneté des câbles.

Il est constant, en outre, que le passage au système EMMA constituait une évolution qualifiée de majeure et radicale tant par les experts judiciaires que par le GSAC et le SEAC. Cette évolution exigeait une étude complète du programme d'entretien constructeur alors qu'il est constant que M.Loisel s'est contenté de recopier l'édition 3 du programme établie en 1998.

Il a donc intégré l'inspection SP1E4 dans une section qui ne relevait pas des tâches habituelles des mécaniciens. A l'intérieur même de cette tâche, il n'a pas décelé l'omission de l'inspection des câbles tous les 3 mois qui aurait dû intervenir 3 fois entre la réception de l'avion et le 9 août 2007. Or, compte tenu de la durée limitée des navettes entre Papeete et Moorea, la butée des trois mois présentait une importance capitale dans le contrôle effectif du câble .

Il en est résulté qu'aucune des inspections spéciales prévues à la tâche SP1-E4 n'a été réalisée. Cette omission constitue une faute caractérisée présentant un degré de gravité certaine qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité.

En tout état de cause, il est incontestable que les conditions d'exploitation du F-01QI étaient sévères, notamment au vu du nombre de cycles

décollage/atterrissage, basse altitude, exposition aux turbulences particulières et salinité, au cours desquels les matériels et instruments sont fortement sollicités, étant précisé que les turbulences provoquent des sollicitations particulièrement lourdes pour les commandes et, donc, pour les câbles.

En effet, M. Loisel ne peut pas se retrancher derrière le manuel constructeur qui cite trois exemples d'exploitation en conditions sévères: relevés aériens, lutte contre le feu et recherche et sauvetage, en omettant le caractère général de la recommandation: "les conditions causant le plus de dommages par fatigue aux composants critiques du DHC-6 sont la turbulence de l'air et les manoeuvres. Donc toutes les configurations opérationnelles impliquant une utilisation intensive dans des conditions de turbulence sévère et/ou manoeuvres sévères fréquentes" alors que les vols à moins de 2000 pieds sont expressément cités.

M. Loisel était tenu d'adapter le programme d'entretien de l'aéronef au caractère si particulier de cette exploitation et également prendre en compte les indications du constructeur.

A la question de savoir s'il aurait omis les inspections spéciales en reprenant la documentation basique du constructeur, il a répondu "j'aurais trouvé le non renvoi de l'inspection spéciale SP1E4, j'aurais intégré cette inspection en section 3 et contacté le constructeur pour signaler le défaut". Après l'accident du 9 août 2007, il a d'ailleurs contacté le constructeur qui lui a confirmé que le non-renvoi était normal car précisément "l'ensemble de la documentation" était applicable

M. Tinomano a d'ailleurs expliqué qu'après l'accident: "M. Loisel et M. Gobin étaient bien emmerdés (...), je me souviens qu'ils parlaient que ce point aurait dû se trouver en section 3 et pourquoi cette recommandation se trouvait en section 4".

Ce manquement constitue une faute caractérisée présentant un degré de gravité certaine qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité.

Ces fautes caractérisées commises par M. Loisel, qui avait en charge le respect de la navigabilité et le suivi des pièces à vie limite des aéronefs de la compagnie Air Moorea, qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ont exposé autrui à un risque d'une particulière gravité que M. Loisel ne pouvait ignorer compte tenu de ses fonctions et de son expérience en la matière au sein de la SA Air Moorea, qui ont contribué à la réalisation du dommage, l'usure du câble à cabrer de la gouverne de profondeur, jusqu'à sa rupture en vol le 9 août 2007 occasionnant l'accident du Twin Otter F-01QI et le décès de 20 personnes.

Il y a lieu en conséquence de confirmer la déclaration de culpabilité de Stéphane Loisel.

Sur la peine

M. Loisel est né le 14 mars 1967 à FONTENAY AUX ROSES. Il est marié et père de trois enfants; Il est à ce jour sans emploi, bénéficiant selon ses déclarations lors des débats, de ressources à hauteur de 500,000 FCP par mois

Le bulletin n°1 de son casier judiciaire ne porte trace d'aucune condamnation;

Il nie avoir eu une quelconque responsabilité sur le plan pénal dans la survenance de cet accident ;

Il était néanmoins en charge de la rédaction du programme d'entretien, sous la responsabilité de M. Gobin et se devait de renseigner le kardex de l'aéronef F-01Q1 avec exactitude, s'agissant notamment de la durée de vie des pièces à vie limitée et de la date impérative à laquelle elles devaient être changées .

Il a commis des erreurs graves dans la rédaction et la tenue des documents essentiels pour ce qui concerne l'aéronef DHC-6 – F-01Q1, constitutives de fautes caractérisées exposant autrui à un risque grave qu'il ne pouvait ignorer, en lien avec la cause directe de l'accident qui est précisément la rupture en vol du câble à cabrer de la gouverne de profondeur, il est à l'origine première des défaillances les plus graves en lien avec l'accident.

M. Loisel a indiqué à l'audience qu'en effet, il vérifierait désormais plus attentivement le programme d'entretien car " vu les histoires que ça a fait", démontrant ainsi une distance certaine avec la réalité de ce drame.

M. Loisel, professionnel de l'aéronautique, a exercé ses fonctions comme une sorte de scribe, un simple copiste du programme constructeur, estimant qu'il n'avait ni à l'analyser, ni à l'adapter, ni même à le comprendre, manifestement. Il est certain qu'une telle interprétation lui demandait moins d'investissement intellectuel mais mettait incontestablement les passagers et le personnel de bord en situation de danger grave.

Compte tenu de l'extrême gravité des faits reprochés, du positionnement adopté par l'intéressé tout au long des débats et des éléments de personnalité le concernant, il y a lieu de condamner M. Loisel à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 24 mois avec sursis.

Compte tenu de l'absence totale de prise de conscience de la gravité des erreurs commises, dont les conséquences ne constituent pour lui que " des histoires", il est à craindre qu'elles ne se renouvellent. Il convient donc de prononcer, en outre, à son encontre, aux termes des articles 221-8 et 131-27 du Code pénal, une interdiction à titre définitif d'exercer toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de réitération des faits .

Sur les griefs formés contre M. Tinomano

Aux termes de l'ordonnance de renvoi, il est reproché à M. Tinomano d'avoir par maladresse, imprudence , inattention ou inobservation des règlements causé la mort de 20 personnes en n'accomplissant pas les diligences normales de sa fonction d'avoir commis les manquements, négligences ou omissions suivants :

- d'avoir ignoré qu'il devait préparer des dossiers de visite conformément aux prescriptions données par la documentation du constructeur, ce qui a conduit à une absence de maintenance des câbles de la gouverne de profondeur pendant au moins 800 heures.
- de ne pas avoir mis en oeuvre tous les moyens réglementaires à sa disposition pour alerter sa hiérarchie du manque de qualité dans les tâches de maintenance au niveau de l'atelier d'entretien ; en particulier pour ne pas avoir rédigé de rapport écrit pour signaler ces manquements

- d'avoir contribué par l'apposition systématique de graisse sur les câbles de la commande profondeur du FOIQI, et ce par habitude sans avoir vérifié la composition des dits câbles, fragilisé le câble à cabrer ayant conduit à sa rupture
- d'avoir autorisé la remise en service du F-OIQI le 19 juillet 2007 après une visite check 6, en signant un certificat de remise en service

Ces griefs doivent être examinés dans le cadre d'une causalité indirecte et il convient de rechercher s'il a, dans le cadre de ses fonctions, commis une faute caractérisée, c'est à dire une imprudence ou négligence présentant un degré certain de gravité avec la conscience d'exposer autrui à un risque grave, et qui a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'a pas pris les mesures de nature à l'éviter.

M. Tinomano est entré en 1986 à la SA Air Moorea en qualité de mécanicien, et en 1990, il est devenu contrôleur de production

Il a suivi une formation pendant 3 ans en Nouvelle Calédonie, puis plusieurs autres formations au sein de la compagnie Air Moorea de réglage moteur TWIN OTTER, une formation « facteur humain », gestion du personnel et encadrement.

Ses fonctions de responsable de production consistaient à planifier les visites, à élaborer les dossiers de visite et à distribuer le travail à l'équipe de mécaniciens.

Il était responsable de la maintenance le 9 août 2007 et avait sous ses ordres six mécaniciens, autant d'aides-mécaniciens, trois électriciens DR, les deux magasiniers et le peintre.

Le responsable de la production de l'organisme d'entretien et de la planification

a la charge de:

- s'assurer de la réalisation des travaux d'entretien demandés par le bureau d'étude et de documentation sous la responsabilité directe de M. Jacques Gobin
- respecter le programme d'entretien spécifique à chaque type de machine ;
- et en sa qualité de chef mécanicien, de contrôler la réalisation de travaux d'entretien à effectuer. ;

Il est responsable de l'application des exigences contenues dans le MOE pour tout l'entretien en ligne et l'entretien en base. Il est également responsable des ateliers de révision des équipements.

Il doit entre autre :

- vérifier la compétence du personnel en fonction de son affectation,
- Établir un programme planifié de formation initiale et continue,
- Lancer des travaux suivant le bon de commande (ou le contrat)
- Gérer les travaux reportés
- Vérifier la disponibilité des outillages et instruments,
- Vérifier la disponibilité des matériels,
- Définir et lancer des travaux d'entretien sous-traités,
- Suivre la sous-traitance,
- Rédiger et transmettre des compte-rendu d'état d'inaptitude au vol,
- Informer le responsable qualité en cas d'écart

M.Tinomano, en sa qualité de responsable de production, devait respecter le programme d'entretien spécifique à chaque type de machine. Pour autant, ce programme rédigé par M.Loisel et validé par M.Gobin comportait plusieurs erreurs que M.Tinomano n'avait pas la compétence de relever. Il n'avait pas davantage le pouvoir de remettre en cause le programme d'entretien.

S'il est vrai que M.Tinomano a autorisé la remise en service (APRS) du Twin Otter F-01QI, ensuite de la check 2 du 22 février 2007 et le 19 juillet 2007, ensuite de la check 6, il n'est pas établi qu'à cette occasion les câbles aient été graissés, alors qu'il est constant que seuls M.Gobin et M.Loisel connaissaient la nature des câbles inox. En outre, le mécanicien en charge de cette fiche l'avait signée, donc validée. S'il est effectivement apparu que, là encore, l'absence totale de rigueur présidait aux différents travaux, M.Tinomano, exécutant, ne peut se voir imputer cette responsabilité.

L'inertie des responsables face aux dysfonctionnements de l'atelier ou les interventions virulentes de M.Gobin restant sans effet, il peut difficilement lui être reproché d'avoir omis de signaler la situation à sa hiérarchie.

M.Tinomano était un exécutant. En sa qualité de chef d'atelier, dont la compétence n'est pas remise en cause, il était toutefois soumis d'une part aux instructions de M.Gobin et d'autre part au programme d'entretien établie par M.Loisel.

L'absence de maintenance des câbles de la gouverne de profondeur pendant au moins 800 heures ne lui est pas imputable dans la mesure où les inspections à 3 mois de vol ne figuraient pas dans la bonne section du programme d'entretien qu'il avait pour seule mission d'exécuter.

La seule circonstance de l'absence de contrôle de la vérification des câbles du pilote automatique et de l'environnement de la gouverne de profondeur dont la fiche n'était pas signée, bien que constitutive d'une faute, n'apparaît pas d'un degré de gravité suffisant pour la qualifier de faute caractérisée au sens de l'article 121-2 du code pénal.

Il y a lieu, en conséquence, au regard de l'ensemble de ces éléments, d'infirmier la déclaration de culpabilité de M.Tinomano et de le renvoyer des fins de la poursuite.

Sur les griefs formés contre M.Quemeneur

Aux termes de l'ordonnance de renvoi, il est reproché à M.Quemeneur d'avoir par maladresse, imprudence, inattention ou inobservation des règlements causé la mort de 20 personnes en n'accomplissant pas les diligences normales de sa fonction d'avoir commis les manquements, négligences ou omissions suivants: d'avoir commis les manquements, négligences ou omissions suivants :

- de ne pas avoir préparé des dossiers de visite conformément aux prescriptions données par la documentation du constructeur ce qui a conduit à une absence de maintenance des câbles de la gouverne de profondeur pendant au moins 800 heures,

Ces griefs doivent être examinés dans le cadre d'une causalité indirecte et il convient de rechercher s'il a, dans le cadre de ses fonctions, commis une faute caractérisée, c'est à dire une imprudence ou négligence présentant un degré certain de gravité avec la conscience d'exposer autrui à un risque grave, et qui

a crée ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'a pas pris les mesures de nature à l'éviter.

M. Quemeneur qui dispose d'une formation et d'une expérience de mécanicien d'avion, a intégré Air Moorea en 2004. Il occupait les postes de contrôleur de production et de contrôleur qualité.

Il a bénéficié d'une formation sur DHC-6 en interne, auprès de René Sandford, pendant 2 mois environ (cours théoriques et pratiques de la « loi du grand-père ») et à l'issue, il a obtenu la qualification APRS, lui permettant d'intervenir dans certains domaines de la maintenance .

Il contrôlait les tâches complexes comme la dépose de commandes de vol ou des câbles (avec réglages uniquement).

Aux termes du MOE, le contrôleur production est le garant de la bonne exécution et de la conformité des tâches d'entretien selon les données approuvées. Il contrôle également la conformité des matériels, instruments, outillages à l'arrivée, et à ce titre doit entre autre :

- Vérifier que les opérations d'entretien requises contractuellement avec l'exploitant ou le client sont exécutées et attestées conformément aux règles et procédures en vigueur,
- Contrôler la conformité des outillages et instruments,
- Contrôler la conformité des matériels,
- Contrôler la conformité des travaux non traités,
- Informer le responsable qualité en cas d'écart,

Au regard des faits qui lui sont reprochés et du programme d'entretien qui lui était soumis, il sera rappelé que M. Quemeneur était donc un exécutant .

S'il a effectivement préparé des dossiers de visite et signer des bons de commande avec le visa "P/O Quemeneur", notamment concernant le F-01QI, alors qu'il n'était pas habilité à le faire, ces faits sont sans lien avec la rupture du câble à l'origine de l'accident.

De même, ni les anomalies du registre entrées -sorties, ni les l'absence de traçabilité de certaines pièces ne sont en lien avec la rupture du câble.

Enfin, aucun élément de la procédure ne permet de lui imputer la responsabilité de la mention manuscrite de la dénomination de l'aéronef F-01QI rajoutée sur la FIT du 19 février 2007.

Pour le reste , il ne peut lui être reproché l'omission des contrôles des câbles alors que cette tâche avait été omise par M. Loisel.

Si , comme dans le cas de M. Tinomano, il a pu être relevé à son encontre un certain nombre d'erreurs, il n'en reste pas moins qu'il travaillait dans une ambiance délétère dans laquelle l'absence totale de rigueur a été relevée, où la désinvolture avait été érigée en mode de fonctionnement et que M. Quemeneur n'était qu'un exécutant .

Dès lors, les manquements relevés contre M. Quemeneur ne peuvent pas constituer une faute caractérisée au sens de l'article 121-3 du code pénal .

Sur les griefs contre la SA Air Moorea, personne morale représentée par Manate Vivish--

Aux termes de l'ordonnance de renvoi, il est reproché à la SA Air Moorea, prise en la personne de son représentant légal, M. Vivish, d'avoir causé la mort de 20 personnes par manquements, négligences ou omissions commis pour son compte par ses représentants, en l'espèce son directeur général Freddy Chanseau, son directeur technique Jacques Gobin, son responsable études et documentation Stéphane Loisel, son responsable de production Jean-Pierre Tinomano, et son contrôleur de production et qualité Didier Quemeneur.

Le régime de responsabilité des personnes morales est plus large que celui des personnes physiques, en ce qu'elles sont responsables pénalement de toute faute non intentionnelle de leurs organes ou représentants ayant entraîné une atteinte à l'intégrité physique alors même en l'absence de faute délibérée ou caractérisée au sens de l'article 121-3, alinéa 4, la responsabilité des personnes physiques ne pourrait être recherchée ; qu'il faut toutefois que la faute pénale soit en relation de causalité certaine avec le dommage.

Les personnes morales ne peuvent être déclarées responsables que s'il est établi qu'une infraction a été commise pour leur compte par leurs organes ou représentants.

A cet égard, les juges sont tenus d'identifier les faits personnellement imputables à cet organe ou à ce représentant.

Les personnes pourvues de la compétence, de l'autorité et des moyens nécessaires en raison d'une délégation de pouvoirs de la part des organes de la personne morale ou d'une subdélégation des pouvoirs d'une personne déléguée par ces mêmes organes, ont la qualité de représentants au sens de l'article 121-2 du code pénal.

A l'exception de M.Chanseau, aucun des prévenus ne disposait d'une quelconque autorité susceptible d'engager la responsabilité de la SA Air Moorea.

Ainsi qu'indiqué plus haut, M.Chanseau occupait une fonction dans l'entreprise le désignait comme celui qui prenait ou devait prendre les décisions susceptibles d'avoir une influence sur le résultat qui serait provoqué matériellement par ses subordonnés.

Il a reconnu qu'il exerçait l'ensemble de ses prérogatives sans aucune contrainte.

Le dirigeant responsable, aux termes du manuel des spécifications de l'organisme d'entretien, détient tous les pouvoirs statutaires pour financer et assurer l'entretien des aéronefs en suivant la politique de sécurité et qualité de l'entreprise. Il s'est engagé personnellement à garantir la conformité permanente aux normes requises par l'autorité, à établir et promouvoir une politique de sécurité et qualité, à mettre en place une organisation et désigner le personnel de commandement, à mettre à disposition les moyens financiers, humains et matériels nécessaires.

M.Chanseau était chargé de veiller au strict respect des prescriptions figurant au carnet de maintenance des aéronefs, titulaire du pouvoir relatif à la « navigabilité » des appareils, leur maintenance, et la tenue de la documentation relative à ces aéronefs et tout particulièrement, la mise en place d'un service de

maintenance suffisamment organisé et compétent pour que soient strictement respectées les prescriptions figurant aux carnets de maintenance des aéronefs utilisés par la compagnie aérienne.

Dès lors, il importe peu qu'il n'ait pas reçu délégation de pouvoir spécifique puisqu'il a signé, au mois de septembre 2005, la lettre d'engagement aux termes de laquelle " le directeur général est le dirigeant responsable de la compagnie. Il possède tous les pouvoirs décisionnels et statutaires nécessaires au financement de toutes les activités liées à la navigabilité selon les normes requises".

M.Chanseau a une formation d'ingénieur ENAC, diplômé en Management.

Il doit donc être considéré comme le représentant de la personne morale SA Air Moorea.

La SA Air Moorea, est une filiale d'AIR TAHITI, immatriculée le 23 avril 1968 au RCS PPT TPI 68 7 B (029 355), au capital de 285,300,000. FCP dont le siège social est situé à l'aéroport de TAHITI-FAAA et son objet social consiste notamment dans l'organisation, la gestion et l'exploitation de service de transports aériens de toute nature, l'achat, la fabrication, la prise à bail en gérance d'appareils de navigation aérienne, la formation et l'entretien de tout personnel navigant, toutes opérations commerciales, industrielles ou financière, mobilières ou immobilières pouvant se rattacher à ces objets. La gestion du maintien de la navigabilité de la flotte de la compagnie aérienne Air Moorea est assurée par la compagnie elle-même tout comme l'organisme d'entretien agréé PARTIE 145, pour réaliser l'entretien des aéronefs DHC-6-300, l'agrément PARTIE 145 ayant été délivré initialement le 22 décembre 1993 ;

La SA Air Moorea disposait de tous les agréments nécessaires pour son activité et elle dispose d'une flotte d'une quinzaine d'avions : 4 TWIN OTTER DHC6 Air Moorea, 3 Beechcraft 200 (AIR ARCHIPELS), 1 beechcraft 200 (pour le Haut-Commissariat de la République), 1 Piper PA 31T, 1 PIPER PA 31, 2 PIPER PA 23 et 3 PIPER PA 28 et d'une organisation efficace .

La chaîne de responsabilités, les tâches nécessaires au fonctionnement de la compagnie, les moyens de surveillance et d'agrément tout comme les tâches de gestion de la navigabilité et d'entretien étaient concentrés dans une même entité.

Comme relevé par le tribunal, si l'organisation de l'entreprise est apparue, en théorie, satisfaisant, il s'est avéré que, dans les faits, son fonctionnement était loin de l'être. Tant les pilotes que le personnel technique, et même certains prévenus dans un premier temps, ont souligné la gestion aléatoire de l'entreprise en général et de la partie entretien en particulier. Le contrôle du respect des normes était basé sur la confiance accordée aux différents intervenants plutôt que sur une intervention hiérarchique efficace.

Cette organisation relevait directement de la responsabilité de M.Chanseau, incapable de mettre en place une organisation conforme aux normes requises en matière de sécurité et absent du terrain et à l'origine du recrutement de M.Gobin et de M.Loysel sur lesquels il n'exerçait manifestement aucun contrôle. La survenance de l'accident est apparu à plusieurs témoins comme prévisible et M.Chanseau ne peut pas se retrancher derrière un rôle purement administratif alors qu'il avait accepté les fonctions de dirigeant responsable.

Il est d'ailleurs symptomatique que M.Chanseau ait cru bon de préciser qu'à la demande des pilotes, il avait mis en place le co-pilotage après l'accident alors que les enquêteurs ont pu constater précisément le contraire. Il est tout aussi révélateur de noter à l'instar du tribunal, qu'un incident est survenu aux Marquises, le 16 décembre 2007, sur le DHC6-300 F-OIQF (erreur de

maintenance et de contrôle concernant le positionnement d'un câble sur une poulie occasionnant une usure du câble) ou encore que plusieurs écarts de niveau 1 ont été relevés dans le mois suivant l'accident. L'incurie relevée est patente.

Les infractions commises par M.Chanseau, dirigeant responsable de la société Air Moorea, l'ont été dans l'intérêt et pour le compte de la société, qui a totalement délaissé les normes en vigueur en se satisfaisant d'une application approximative et sans professionnalisme de la sécurité. L'accident est la conséquence directe d'un manquement aux règles élémentaires de prudence et de sécurité, la SA Air Moorea n'ayant pas pris les mesures minimales pour faire respecter les normes élémentaires de sécurité. Ces éléments caractérisent la faute de la prévenue dont la déclaration de culpabilité sera confirmée.

Sur la peine

Le bulletin n°1 de la SA Air Moorea ne comporte aucune mention ni condamnation à l'époque des faits en cause ;

La SA Air Moorea, par l'intermédiaire de son représentant légal, M.Vivish, a indiqué qu'elle estime n'avoir aucune part de responsabilité sur le plan pénal dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 ; La personne morale porte néanmoins une responsabilité centrale dans les faits en cause, une compagnie aérienne se devant en toutes circonstances de privilégier la sécurité des vols, de ses passagers et de son équipage.

Qu'il s'agisse de soucis de rentabilité, de désinvolture généralisée ou de confiance démesurée dans son organisation, il est apparu que, outre les fautes caractérisées reprochées aux principaux responsables de la société, il est apparu une série de dysfonctionnements récurrents, tous susceptibles de mettre en danger les passagers et le personnel de la compagnie, alors qu'un mois après l'accident, les services de l'aviation civile relevait encore des écarts de niveau 1, les plus graves, dans le cadre de son contrôle.

Il ne peut être raisonnablement soutenu sur ce point qu'il s'agissait d'écarts mineurs classés en niveau 1 "à cause de l'accident". Cette seule affirmation démontre bien d'ailleurs l'inconscience totale des responsables de la société. Compte tenu de l'extrême gravité des faits reprochés, le positionnement adopté par la SA Air Moorea tout au long des débats par l'intermédiaire de son représentant légal et des éléments de personnalité concernant la compagnie aérienne dont la santé financière était florissante selon M.Fournier, témoin, directeur financier de la société, il y a lieu de la condamner à la peine d'amende de 25.000.000 FCP (vingt cinq millions de francs pacifique)

La désorganisation patente, la gestion aléatoire de l'entreprise en général, de la partie entretien en particulier et la confiance entre les intervenants érigée en mode de fonctionnement en lieu et place d'une intervention hiérarchique efficace puis le positionnement très "détaché" de son représentant légal pendant les débats, conduisent à conclure que la SA Air Moorea n'a pas choisi de reconsidérer ses procédures à l'aune de cette affaire. Il convient donc de prononcer à son encontre, aux termes des articles 221-8 et 131-27 du Code pénal, une interdiction à titre définitif d'exercer toutes activités ayant pour objet, directement ou indirectement :
- l'organisation, la gestion et l'exploitation, sous quelque forme juridique que ce soit, de service de transports aériens de toute nature et subsidiairement de tous transports maritimes ou terrestres.

- l'achat, la fabrication, la prise à bail en gérance ou selon tout autre mode, d'appareils de navigation aérienne, et de tous autres matériels accessoires, qu'ils soient utilisés dans les airs, à terre ou sur la mer ;
- la cession, la location, la mise en gérance de tels appareils ou matériels,
- Toutes opérations commerciales de représentation, achat, vente, desdits appareils et matériels ;
- la formation et l'entretien de tout personnel navigant, fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de réitération des faits ;
- la participation de la société dans toutes les opérations commerciales, financières ou industrielles pouvant se rattacher à l'un des objets précités, par voie de création de sociétés nouvelles, d'apports, souscriptions ou achats de titres, droits sociaux, obligations ou parts d'intérêts, fusions, alliances, associations en participation, achats de fonds de commerce ou autrement ;
- et généralement toutes opérations commerciales, industrielles et financières, mobilières et immobilières pouvant se rattacher directement ou indirectement aux objets ci-dessus spécifiés ou pouvant être nécessaires ou utiles à sa réalisation ;

Sur les griefs contre M. Ratsimbazafy, représentant du GSAC en Polynésie Française

Aux termes de l'arrêt de la Chambre de l'instruction de la Cour d'Appel de Papeete du 25 juillet 2017, M.Ratsimbazafy, représentant du GSAC local, et M Yeung, directeur de l'Aviation Civile, sont renvoyés devant la juridiction de jugement des chefs d'homicide involontaire en lien avec l'accident d'aéronef du Twiri Otter F-01Q1 du 9 août 2007, s'agissant d'un défaut de diligences normales ayant créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage (la rupture du câble de gouverne de profondeur) ou n'ayant pas provoqué les mesures permettant à l'éviter (inspections qui auraient permis d'éviter la rupture du câble), constitutif de fautes caractérisées exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'ils ne pouvaient ignorer, compte tenu de leur parcours professionnel, des moyens qui étaient les leurs et des fonctions qu'ils exerçaient tous deux au moment des faits.

Le G.S.A.C. est un groupement d'intérêt économique habilité à exercer des missions d'expertise, d'instruction, de contrôle et de vérification, et à délivrer certains documents, dans les cas, les conditions et selon les limites fixées par l'arrêté du 20 décembre 2005, qui constitue une véritable délégation de compétence, issue de l'habilitation du Ministre des Transports ;

- le G.S.A.C assiste la D.G.A.C. dans le domaine de la certification ;
- le G.S.A.C met en oeuvre, dans le cadre de l'entretien des aéronefs, la politique d'entretien basée sur les agréments, veille à ce que les organismes de maintenance soient en conformité avec les agréments applicables et s'y maintiennent et participe à la validation des programmes d'entretien.

Il résulte de la procédure qu'au moment des faits, M.Ratsimbazafy, inspecteur du G.S.A.C en Polynésie Française était le seul représentant en Polynésie Française de cet organisme chargé " sur la plate-forme de TAHITI-FAA'A et l'ensemble de la Polynésie Française, de la partie surveillance des organismes d'entretien basés en Polynésie Française. Ces deux surveillances sont basées sur des exigences réglementaires, communes à toute l'EUROPE" Il avait trois fonctions définies à l'époque des faits, établies conformément aux missions du GSAC local, soit :

- le maintien de l'agrément des organismes d'entretien ;

- l'analyse des programmes d'entretien dans le cadre de la compagnie aérienne en cause ;
- le renouvellement des certificats de navigabilité des aéronefs exploités en transport public .

Il résulte de l'annexe de l'arrêté du 20 décembre 2005 relatif à l'habilitation du groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC) pour l'exercice de contrôles et de vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile que les missions de ce groupement d'intérêt économique étaient, notamment, des « missions permanentes de contrôle et de vérification » (titre I) dans le « domaine de l'entretien et du maintien de navigabilité des aéronefs » (chapitre 2 du titre I) et qu'il effectuait :

- « les contrôles et vérifications nécessaires à l'approbation par le ministre chargé de l'aviation civile des programmes d'entretien des aéronefs exploités en transport public » (§ 2.3. Programme d'entretien d'aéronefs exploités en transport aérien public) ;
- « les contrôles et les vérifications nécessaires au renouvellement des documents de navigabilité », « les contrôles et vérifications nécessaires en vue d'établir les certificats d'examen de navigabilité » (§ 2-5 Validité des documents de navigabilité),
- et qu'il pouvait même « procéder à des examens de navigabilité des aéronefs » (même paragraphe).

L'instruction ministérielle du 16 novembre 2004 précise en outre que « le GSAC est chargé de l'étude des programmes d'entretien des aéronefs exploités en transport public et de leurs évolutions. Pour l'édition originale ou un amendement majeur d'un programme d'entretien, le GSAC, après étude, transmet un avis motivé à la DGAC qui est chargée de l'approbation du document. Pour un amendement mineur dont l'approbation n'est pas déléguée, le GSAC est chargé de l'étude et de l'approbation du document. Lorsque des approbations d'amendements mineurs sont déléguées, une modification peut entrer en vigueur dès que le GSAC a accusé réception de celle-ci » (§ 9.2). Ces dispositions correspondent aux dispositions du chapitre 2.1 de l'arrêté du 20 décembre 2005 précité.

M. MALIKITE, superviseur au département maintenance et gestion de navigabilité de la direction des méthodes de l'OSAC (organisme ayant remplacé le GSAC) précise lors de l'enquête, les étapes conduisant à l'approbation d'un programme d'entretien à partir du dépôt d'un projet d'un exploitant.

Il soutient ainsi que l'examen d'un programme d'entretien est effectué par le responsable de la surveillance, en l'occurrence, M. Ratsimbazafy qui peut l'approuver en cas de modification mineure ou le soumettre à l'approbation du SEAC en cas de modification majeure.

Une nouvelle édition du programme d'entretien, telle que le passage de l'entretien type Bombardier à l'entretien type EMMA, est traitée comme un amendement majeur de l'ancienne édition.

M. Fuzeau, employé à l'époque des faits par le SEAC, déclare devant les enquêteurs : « la tâche de vérification de la conformité du programme d'entretien incombe intégralement au GSAC telle que prévue par l'arrêté d'habilitation du GSAC de décembre 2005 signé par le ministre des transports ».

M. Ratsimbazafy était donc tenu de procéder à toutes les vérifications documentaires entrant dans ses missions de sécurité et, bien entendu, de contrôler les manuels d'entretien du Twin Otter DHC6, mais aussi de procéder à toutes inspections utiles pour s'assurer de l'application de la réglementation qu'il avait, approuvée ou dont il avait recommandé l'approbation au représentant du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française.

Or, il a approuvé et proposé à l'approbation du SEAC un programme d'entretien qui comportait de multiples lacunes et erreurs dont celles qui ont consisté à omettre les inspections spéciales liées aux conditions sévères d'exploitation, l'omission des inspections de câbles tous les 3 mois (tâche SP1 E4). Il est directement mis en cause par M.Yeung , comme responsable du contrôle effectif , tout comme M.Fuzeau: "Le GSAC local fait faire toutes les Corrections nécessaires pour que cette nouvelle édition (du programme d'entretien) soit conforme aux règlements " ou " la tâche de vérification de la conformité du programme d'entretien incombe intégralement au GSAC ". S'il est manifeste que M.Chanseau cherche à se dédouaner, il n'en demeure pas moins qu'il pointe aussi la responsabilité du GSAC " qui était toujours fourré chez nous" sur lequel il s'est clairement reposé.

M. Ratsimbazafy disposait de l'assistance de ses services et des compétences suffisantes pour identifier des lacunes majeures pour la sécurité des usagers et des pilotes. Le passage à l'entretien EMMA, évolution majeure, devait le conduire à une lecture exhaustive et complète du programme d'entretien constructeur qui l'aurait conduit à détecter les lacunes majeures que contenait le programme élaboré par M.Loisel et a détecter l'omission de la butée des trois mois pour l'inspection des câbles. M. Ratsimbazafy ne saurait se réfugier derrière les erreurs du programme de 1998 au regard des changements majeurs dans le traitement de la sécurité de l'aéronef figurant à l'édition 4 du programme d'entretien avec l'introduction de la procédure EMMA, qui devait le conduire à une analyse intégrale du document et de la nécessaire personnalisation des programmes d'entretien au regard de l'ancienneté de l'avion et des pièces susceptibles d'affecter sa sécurité, ainsi que de la nature de ses missions.

En effet, il lui appartenait, non seulement de procéder à toutes les vérifications documentaires entrant dans ses missions de sécurité, et bien entendu de contrôler les manuels d'entretien du Twin Otter DHC6, mais aussi de procéder à toutes inspections utiles pour s'assurer de l'application de la réglementation qu'il avait, approuvée ou dont il avait recommandé l'approbation au représentant du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française. Il devait prendre en compte toute la vie de l'aéronef depuis sa production, l'évaluation des conditions effectives d'entretien précédentes de l'aéronef (qualifications des organismes ayant réalisé les travaux, traçabilité des travaux réalisés), le cas échéant identification des travaux à refaire et identification de la visite de recalage après analyse de l'ancien programme d'entretien, ainsi que s'agissant de l'étude de la conformité des pièces à vie limite au regard de la réglementation établie par le constructeur

Ces contrôles se sont avérés indigents dans la mesure où ils n'ont pas permis d'identifier les erreurs contenues au kardex concernant les pièces à vie limite lors de l'examen de navigabilité en vue de la classification de l'aéronef DHC6-300 F-01QI et de l'octroi du certificat de navigabilité alors que l'intégration d'un nouvel aéronef, à fortiori usagé, au sein d'une flotte aérienne constitue une étape décisive dans la vie d'une compagnie aérienne et nécessite un contrôle spécifique de la part de l'organisme d'entretien et des contrôles par l'autorité administrative, en vue d'obtenir le certificat de navigabilité.

M. Ratsimbazafy avait en charge une inspection tant documentaire que physique de l'aéronef F-01QI en vue de sa classification et de l'obtention du certificat de navigabilité. Ce contrôle aurait dû lui permettre de constater que le câble de gouverne de profondeur de l'aéronef F-01QI n'avait pas été remplacé le 2 octobre 2006 à 30.005 heures de vol au sein de l'atelier de ROCKY MOUNTAIN, comme indiqué de manière erronée par M. Loisel dans le kardex, mais le 11 mars 2005 à 29.652 heures de vol et 48.674 vols par l'entreprise Fayard. En réalité, M.Ratsimbazafy s'en est tenu aux éléments qui lui étaient apportés ôtant ainsi au mot " contrôle" toute sa signification.

Le non-respect de la durée de vie des pièces à vie limitée conduit à la suspension de la validité du certificat de navigabilité et il est donc obligatoire d'en assurer la traçabilité et le suivi de manière satisfaisante. Là encore, M. Ratsimbazafy s'en est tenu à un contrôle superficiel dont il a admis d'ailleurs le caractère "laxiste".

Les seuls contrôles opérés par M. Ratsimbazafy en 2004 et 2005 dont les comptes rendus sont produits au soutien des conclusions du prévenu, ne sont pas de nature à exclure de responsabilité pénale qui résulte de la légèreté coupable dont il a fait preuve à l'égard du contrôle de la compagnie Air Moorea concernant à tout le moins les contrôles opérés sur le F-01QI dès sa demande d'intégration au sein de la flotte d'Air Moorea.

Son expérience professionnelle aurait dû le conduire à la plus grande vigilance s'agissant d'un appareil dont il ne pouvait ignorer comme tout professionnel de l'aéronautique qu'il avait multiplié les dysfonctionnements et, en particulier, en raison des câbles de gouverne, que le Twin Otter qu'il validait était un appareil d'occasion, en provenance du Canada, qui changeait donc totalement d'atmosphère, outre le passage au programme EMMA.

Il existe un lien de causalité certain entre ces fautes et l'accident puisque ces lacunes ont abouti à supprimer purement et simplement tout remplacement du câble de gouverne de profondeur durant la période antérieure à l'accident, à l'encontre des recommandations élémentaires du constructeur, tout comme elles n'ont pas permis de procéder aux trois contrôles qui auraient dû intervenir avant le 9 août 2007 et imposés par le constructeur.

Il y a lieu, en conséquence, de confirmer la déclaration de culpabilité de M. Ratsimbazafy.

Sur la peine

M. Ratsimbazafy a expliqué qu'il avait toute confiance dans la compagnie Air Moorea et dans ses contrôles internes, de sorte qu'il n'avait pas à mettre en place un contrôle plus poussé et plus précis au sein de la compagnie.

Cette assertion est d'autant plus critiquable que l'enquête et les débats ont pu montrer qu'il avait pleinement connaissance des difficultés rencontrées par la compagnie aérienne, avant les faits, pour maintenir un degré de sécurité et de conformité avec la réglementation leur permettant de conserver leur certificat de navigabilité.

Les nombreux écarts, notamment de niveau 1, mis en évidence à la suite de l'audit réalisé après l'accident du 9 août 2007, démontrent sa propre carence en ce qu'il ne les avait jamais signalés ni même relevés.

Qu'il s'agisse de désinvolture ou de laxisme, il reste que l'argument de la confiance ne peut être entendu émanant d'un professionnel précisément chargé d'un contrôle, dont la mission consiste justement à ne pas faire confiance mais à exercer pleinement les responsabilités qui étaient les siennes, sauf à ôter tout sens à la mission en question.

Ce laxisme qui a servi de boussole à M. Ratsimbazafy pour ne pas exécuter sa mission l'a conduit à provoquer indirectement la mort de 20 personnes.

Il sera condamné à la peine de 36 mois d'emprisonnement dont 18 mois avec sursis

M. Ratsimbazafy prétend poursuivre son activité dans le milieu aéronautique en qualité de consultant. Cette aspiration conduit à constater qu'il n'a aucune conscience de sa responsabilité et de ses propres défaillances. Il convient au

contraire de l'écarter définitivement du milieu aéronautique en prononçant aux termes des articles 221-8 et 131-27 du Code pénal une interdiction définitive d'exercer, toutes fonctions d'encadrement ou de contrôle dans une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de réitération des faits. Pour la même raison, sa demande de dispense d'inscription de la condamnation au bulletin numéro 2 du casier judiciaire sera rejetée.

sur les griefs contre M. Yeung :

Ingénieur en aéronautique et diplômé de l'école polytechnique et de l'école nationale d'aviation civile, il a été nommé directeur du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française par arrêté du 26 juillet 1979. Il a reçu délégation de signature du haut-commissaire de la République par arrêté du 10 octobre 2006 pour, notamment, signer « 5° en matière de sécurité des aéronefs et de leurs équipages, tous actes, décisions et pièces administratives relatifs aux examens et titres aéronautiques, à l'utilisation des aéronefs, à la formation des personnels navigants et aux entreprises de transport aérien ».

Ses compétences sont réglées par l'arrêté n° 1123 AC/DIR du 13 août 2003 portant organisation du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française, qui disposait notamment que :

- " Le directeur du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française exerce ses différentes missions dans le cadre des délégations consenties par le haut-commissaire de la République en Polynésie française" (article 2) ;
- il assure " une action de direction générale du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française et une action de coordination sur l'ensemble des services concourant au fonctionnement, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile en Polynésie française et dans la région d'information de vol de Tahiti " (article 1°)

- il dispose à ce titre de la division du contrôle technique et de la formation aéronautique qui assure notamment « le contrôle de l'exploitation technique du matériel volant par les entreprises de transport et de travail aérien et par les exploitants d'aéronefs basés en Polynésie française » et « le suivi de la surveillance de la navigabilité et de l'entretien des aéronefs assurée localement par le Groupement pour la sécurité de l'aviation civile (G.S.A.C.) ». Il avait approuvé le programme d'entretien du Twin Otter F-OIQI en l'absence d'avis réservé ou défavorable du GSAC.

Aux termes de l'arrêt de la chambre de l'instruction de la cour d'appel de PAPEETE du 25 juillet 2017, M. Yeung est renvoyé du chef d'homicide involontaire, en approuvant un programme d'entretien des TWIN OTTER DHC6 et du TWIN OTTER F-01Q1 dont les lacunes, qu'il n'a pas identifiées, n'ont permis ni au contrôle d'usure et de corrosion, ni au contrôle de tension, ni au remplacement du câble de gouverne dont la rupture est la cause de l'accident du TWIN OTTER FOI-QI, entre l'introduction de l'avion dans la flotte d'Air Moorea et l'accident du 9 août 2007 ;

La chambre de l'instruction a retenu que les actions et omissions reprochées à M. Yeung caractérisent un défaut de diligences normales, compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences et des moyens dont il disposait, en sa qualité de dirigeant d'un groupement ayant pour objet la sécurité de la navigation aérienne et disposant des compétences juridiques et techniques nécessaires à sa mission, ce défaut de diligence ayant créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage (la rupture du câble de gouverne de profondeur) ou n'ayant pas provoqué les mesures permettant à l'éviter (inspections qui auraient permis d'éviter la rupture du câble), fautes caractérisées exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer (ses compétences lui permettant d'identifier le

caractère vital de l'entretien des câbles de gouverne pour la sécurité de l'aéronef)

Il est ainsi fait grief à M.Yeung d'avoir commis une faute caractérisée, en signant, sans exercer un contrôle suffisant, le programme d'entretien du F-0101, alors même qu'il disposait de la compétence et des moyens de la Division du Contrôle Technique et de la Formation aéronautique, sur laquelle il avait autorité, afin de déceler les erreurs contenues au sein de ce document ;

Il conteste toute responsabilité, arguant du pouvoir limité dont il disposait et soutient que la seule délégation de signature du haut-commissaire en matière de sécurité des aéronefs, ne saurait entraîner responsabilité.

A cet égard, et comme relevé par le tribunal, il résulte tant des investigations menées à l'occasion de l'enquête que des débats que M.Yeung, en sa qualité de directeur de l'aviation civile en Polynésie Française, n'avait pas de compétence en matière de contrôle de la navigabilité et de la maintenance, ce domaine étant assuré par le GSAC ainsi, aux termes de l'arrêté n°1123 du Haut-Commissariat de la République en Polynésie Française en date du 13 août 2003 :

« Le directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC) en Polynésie française exerce, sous l'autorité du haut-commissaire de la République en Polynésie française, dans le cadre des directives et instructions d'ordre technique du ministre chargé de l'aviation civile et dans le domaine des compétences fixé par les dispositions statutaires déterminant le partage de compétences entre l'Etat et la Polynésie française, une action de la direction générale du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie Française et une action de coordination sur l'ensemble des services concourant au fonctionnement, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile en Polynésie française et dans la région d'information de vol de Tahiti » ;

Outre ses missions courantes, le directeur du SEAC en Polynésie française, assure, avec le GSAC, l'instruction technique des dossiers et délivrent les certificats de transports aériens, ainsi que la surveillance continue des transporteurs aériens dans le domaine de l'exploitation . Il résulte de l'enquête et des débats que M.Yeung exerçait ses missions dans le cadre d'une simple délégation de signature, qui n'emporte pas délégation de compétence (article 2 de l'arrêté du 13 août 2003).

Aux termes de l'article 7 de l'arrêté 13 août 2003 susvisé, la division du contrôle technique et de la formation aéronautique, placée sous l'autorité de M. Guy Yeung, en qualité de directeur du SEAC en Polynésie Française, assure les missions suivantes :

- le contrôle de l'exploitation technique du matériel volant par les entreprises de transport et de travail aériens et par les exploitations d'aéronefs basés en Polynésie Française ;
- le contrôle de l'application de la législation et de la réglementation relatives au personnel navigant ;
- le contrôle de l'exploitation des aéronefs étrangers dans le cadre des programmes de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de ceux approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- le contrôle technique des organismes de formation aéronautique et des aéroclubs ; - l'organisation des examens théoriques des personnels navigants ;
- le suivi de la surveillance de la navigabilité et de l'entretien des aéronefs assurée localement par le Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile (GSAC).

Les compétences de la division CTFA se rattachent à l'exploitation des aéronefs, notamment au contrôle et à la formation des personnels navigants ;

La mission de "suivi de la surveillance de la navigabilité et de l'entretien des aéronefs assurée localement par le GSAC "s'entend de l'obligation pour le directeur du SEAC en Polynésie Française de s'assurer du suivi de l'activité du GSAC en matière de maintenance et de navigabilité, c'est-à-dire en pratique, de l'obligation de s'enquérir de toutes éventuelles anomalies détectées par le GSAC dans le cadre de son contrôle

Le tribunal a souligné le caractère choquant " notamment pour un observateur extérieur non professionnel, qu'une autorité administrative de premier plan chargée d'approuver, par sa signature, un document aussi important qu'un programme d'entretien au sein d'une compagnie aérienne, se trouve en pratique dans une situation de compétence liée et n'ait pas pour mission d'assurer un contrôle effectif de ce programme d'entretien" mais au regard des missions dévolues précisément au directeur du SEAC en Polynésie Française, par le biais d'une seule délégation de signature en la matière, le SEAC ne constitue pas l'autorité hiérarchique du GSAC, qui est lui, tenu d'assurer le contrôle effectif du programme d'entretien prévu par arrêté.

Il s'en déduit que M.Yeung n'avait en pratique, en qualité de directeur du SEAC en Polynésie Française, aucune compétence en matière de navigabilité et contrôle de la maintenance en matière aéronautique.

S'il a concédé à l'audience qu'il avait le pouvoir de désapprouver un programme d'entretien, il a toutefois précisé que ce désaveu ne pouvait porter que sur des "aberrations".

Il en a été ainsi antérieurement, à la création du GSAC, à la suite du crash aérien d'Air Tahiti, le 18 juin 1991, à la suite duquel la cour d'appel de Papeete (cf conclusions AJE) avait effectivement relevé que le SEAC, en la personne de M.Sacault avait occulté des insuffisances graves du manuel d'exploitation (pagination, procédures d'urgence, répartition des tâches) en levant la suspension qu'il avait infligée à la compagnie alors que les insuffisances persistaient.

En l'espèce, les erreurs relevées dans le programme d'entretien d'Air Moorea ne pouvait être accessibles directement à M.Yeung, compte tenu de ses compétences. Le tribunal a relevé, à juste titre, qu'un signalement par le GSAC des dysfonctionnements et lacunes du programme d'entretien de la SA Air Moorea aurait permis au SEAC de prendre toutes mesures utiles. Tel n'a pas été le cas.

M.Yeung ne disposait donc ni de l'autorité, ni des compétences nécessaires pour opérer un contrôle effectif du programme d'entretien de l'aéronef DHC-6 F-OIQI de la compagnie aérienne Air Moorea.

M.Yeung sera renvoyé des fins de la poursuite .

Sur la publication

Eu égard aux particularités de cette affaire liées au fait que pratiquement chaque habitant de l'île a connu directement ou indirectement les victimes et/ou leur famille, outre son caractère insulaire qui amplifie son retentissement médiatique, il convient d'ordonner la publication du dispositif de la présente décision dans le journal "la dépêche de Tahiti".

SUR L'ACTION CIVILE

Par conclusions régulièrement déposées devant la cour, les ayants-droit de M.Coissac, de Mme Fourreau, de M.Druet, de M.Gauché, de Mme Liao, de M.Moreau, des époux Page, de M. Ratte, de M.Sesboüé, de M.Taputuarai, de Mme Temahai, de M.Trafton lui demande de:

- rejeter toutes exceptions, notamment d'irrecevabilité pour cause d'electa una via et d'incompétence ;
- constater que les concluants sont régulièrement constitués parties civiles (y compris les ayants droit de la Famille Liao, en cours d'audience de première instance), ou, selon le cas, réitérativement (Famille Druet), ainsi que les reprises d'instance pour cause de décès (famille Trafton) ou de majorité (Familles Donzel, Fourreau, Liao, Sesboüé) et qu'ils sont recevables à agir en indemnisation des préjudices résultant des infractions poursuivies
- Voir confirmer le jugement en ce qui concerne les culpabilités déclarées en première instance ;
- infirmer le jugement à l'égard de M. Guy Yeung et déclarer sa culpabilité du chef des infractions pour lesquelles il est poursuivi ;
- les coupables condamnés in solidum au paiement de 1.193.320 FCP, en faveur de chacune des parties civiles, en réparation du préjudice résultant spécifiquement des infractions, sans préjudice de toute autre réparation de nature civile ;

Confirmant sur le montant les voir condamner in solidum à payer en plus :

- à Madame Eliane Raymonde Bonseignour 3.400.000 FCP à titre d'indemnisation du préjudice moral d'affection pour la perte de son fils Bruno Druet et de 500.000 FCP au titre de son préjudice personnel d'attente et d'inquiétude ;
- à Monsieur Alain Georges Druet 1.500.000 FCP à titre d'indemnisation du préjudice moral d'affection pour la perte de son frère Bruno Druet et de 500.000 FCP au titre de son préjudice personnel d'attente et d'inquiétude ;
- Voir condamner la Société Air Moorea, sur le fondement du contrat de transport, à payer ces mêmes sommes précitées à Mme Bonseignour et à M.Alain Druet, in solidum avec AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE, son assureur .;
- Voir condamner AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE in solidum avec son assurée la Société Air Moorea, à payer les mêmes sommes que celle-ci ;
- Y ajoutant, condamnés in solidum, ou, à défaut, voir condamner l'un ou des deux des seuls M. Ratsimbazafy et M.Yeung in solidum, au bénéfice de Mme Leanne Evans, nièce de Wendy Page, à lui payer une somme totale de 2.386.634 FCP (20.000 euros) au titre de son préjudice d'affection pour la perte de Wendy et Rodney Page ;
- Y ajoutant, sur le fondement des articles 470-1 du code de procédure pénale et 121-3 du code pénal, accorder aux présents concluants parties civiles, la réparation de tous dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite ;
- Voir les prévenus condamnés in solidum à payer aux parties civiles, en application des dispositions de l'article 475-1 du code de procédure pénale principalement, à chacune d'elles la somme de 1.058.887 FCP augmentée de la TVA applicable ;
- subsidiairement, au cas où la cour prononcerait une condamnation globale, la somme de 119.654.196 FCP augmentée de la TVA applicable, à répartir entre les parties civiles par famille ou par ayant droit ;

- plus subsidiairement, confirmer les dispositions du jugement de première instance sur le quantum de l'indemnité accordé à chaque ayant droit partie civile sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale

Sur l'exception d'incompétence, elles soutiennent qu'il n'y a pas identité de parties, de cause et d'objet entre les actions civiles et pénales et que la juridiction pénale est compétente pour connaître de l'action indemnitaire pour cause de responsabilité du transporteur aérien ; l'article L322-3 du Code de l'aviation civile renvoie à la Convention de Varsovie, laquelle (article 28) prévoit que « [l]a procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi », sans restriction envers l'action civile pouvant être menée devant la juridiction pénale.

Si, néanmoins, il devait être déduit des jurisprudences citées par les intimés précités, que la réparation des dommages pour cause de mort ou de blessures ne puisse être accordée par la juridiction répressive sur le fondement de la loi aérienne, la conséquence en serait indifférente quant à l'indemnisation des présentes parties civiles exerçant l'action civile à cette fin devant ladite juridiction : celle-ci a compétence pour condamner les coupables à la réparation de tous les préjudices résultant de l'infraction, comprenant notamment le préjudice moral d'affection et le préjudice personnel d'attente et d'inquiétude, ainsi que la juridiction de première instance l'a jugé

Elles soutiennent par ailleurs la culpabilité des l'ensemble des prévenus et justifient de leurs préjudices .

Par conclusions régulièrement déposées devant la cour, la FENVAC lui demande de:

Infirmier partiellement le jugement de première instance ;

- Dire la FENVAC recevable et bien fondée à exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne l'accident aérien du 9 août 2007 ;
- Voir déclarer la culpabilité des prévenus du chef des infractions pour lesquelles ils sont poursuivis ;
- Les voir condamnés in solidum au paiement de 3.579.950 FCP à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice statutaire de la FENVAC ;
- Les voir condamner in solidum au paiement 3.186.636 FCP en réparation du préjudice matériel de la FENVAC en application de l'article 2-15 alinéa 4 du Code de procédure pénale ;

Elle rappelle les termes de ses statuts et le préjudice lié à l'atteinte à l'objet statutaire stricto sensu outre les dispositions de l'article 2-15 du Code de Procédure Pénale et le temps qu'elle a consacré à cette affaire .

Par conclusions régulièrement déposées devant la cour, l'association 987 lui demande de:

Dire l'Association 987 recevable et bien fondée à exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne l'accident aérien du 9 août 2007 ;

- donner acte à l'Association 987 de sa constitution de partie civile ;
- déclarer la culpabilité des prévenus du chef des infractions pour lesquelles ils sont poursuivis ;
- condamnés in solidum au paiement de 5.966.600 FCP de dommages-intérêts en faveur de l'Association 987 ;
- condamnés in solidum à payer à l'Association 987 la somme de 5.871.119 FCP sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure

pénale au titre de la procédure de première instance et d'appel ;
- condamnés in solidum, à titre subsidiaire et sans préjudice de la demande qui précède, à payer à l'Association 987 la somme de 1.193.320 FCP sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale au titre de la procédure de première instance, ainsi qu'une somme identique au titre de la procédure d'appel ;
- Axa Corporate Solutions condamnée au paiement des mêmes sommes que son assurée Air Moorea, in solidum avec cette dernière ;
- le cas échéant faire application de l'article 470-1 du code de procédure pénale, et prononcer pareillement, sur le fondement de l'article précité, les mêmes condamnations à paiement ;

Elle soutient qu'aux termes de l'article 2-15 du code de procédure pénale, elle est en droit, au titre de l'action civile, dans l'intérêt collectif dont elle est porteuse, de solliciter l'allocation de dommages-intérêts pour son rôle de rassemblement, d'assistance et de soutien des familles des personnes disparues dans la catastrophe aérienne du 9 août 2007, tant au cours de l'information pénale qu'à l'occasion du procès devant le tribunal et devant la Cour

Le préjudice découle directement de l'atteinte à l'objet statutaire, indépendamment de l'ajout par le législateur de l'article 2-15 alinéa 4 du Code de procédure pénale.

Il ne peut y avoir application de la règle *electa una via*, ni autorité de chose jugée au civil sur ce qui est de la compétence spéciale, d'exception et d'attribution du juge pénal en vertu de la loi, selon les dispositions originales de l'article 2-15 du CP, à savoir que le juge pénal est le seul juge pouvant connaître des demandes formées en vertu de l'article 2-15 du code de procédure pénale, portant sur les indemnités des Fédérations d'associations et d'Associations, dès lors que ces dernières sont agréées.

Par conclusions régulièrement déposées, le conseil des consorts Santurenne demande à la cour d'infirmer partiellement le jugement et Statuant à nouveau :

Ordonner la remise à Mme Bosseur veuve Santurenne du CD ROM avec les images de la remontée de l'épave de l'aéronef accidenté.

Ordonner la restitution à Mme Christine Bosseur veuve Santurenne de toutes scellés de prélèvements biologiques de M.Santurenne dès lors que leur préservation ne sera plus nécessaire à la manifestation de la vérité.

A titre principal,

Condamner in solidum, ou l'un ou les uns, à défaut de l'autre ou des autres, M.Chaseau, Gobin, Loisel, Quemeneur, Tinomano, Yeung, Ratsimbafy et la SA Air Moorea à payer à :

" Mme Bosseur veuve Santurenne la somme de 18.000.000 FCP, soit environ 150.000 euros au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son époux, dont le préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude.

" M.Mikael Santurenne la somme de 12.000.000 FCP, soit environ 100.000 euros au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son père, dont le préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude.

" M.Fabien Santurenne une provision d'un montant minimum de 12.000.000 FCP, soit environ 100.000 euros du fait du préjudice moral et d'affection qu'il a subi du fait du décès de son père, dont le préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude.

" Mme Virginie Santurenne, épouse Bedoui la somme de 12.000.000 FCP, soit environ 100.000 euros au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son père, dont le préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude.

" M. Mickaël Santurenne en tant que représentant légal de sa fille Emma Santurenne la somme de 3.600.000 FCP, soit environ 30.000 euros au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son grand père.

" Monsieur Mickael Santurenne en tant que représentant légal de son fils Léo Santurenne la somme de 3.600.000 FCP, soit environ 30.000 euros au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son grand père.

" Mme Virginie Santurenne, épouse Bedoui, en tant que représentante légale de son fils Ilyez Bedouil la somme de 3.600.000 FCP, soit environ 30.000 euros au titre du préjudice moral et d'affection subi du fait du décès de son grand père.

" Mme Aurélie Buriez la somme de 1.800.000 FCP, soit environ 15.000 euros au titre du préjudice moral et d'affection subi dont le préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude.

Ils demandent la désignation d'un expert aux fins de chiffrer le préjudice de M.Fabien Santurenne par suite du décès de son père,

Condamner in solidum, ou l'un ou les uns, à défaut de l'autre ou des autres M.Chanseau, Gobin, Loisel, Quemeneur, Tinomano, Yeung, Ratsimbazafy et la SA Air Moorea à payer à Mme Bosseur, veuve Santurenne, M.Mickael Santurenne, M.Fabien Santurenne, Mme Virginie Santurenne, la somme de 2.400.000 FCP, soit environ 20.000 euros au titre du préjudice héréditaire de souffrance.

Condamner in solidum, ou l'un ou les uns, à défaut de l'autre ou des autres, M.Chanseau, Gobin, Loisel, Quemeneur, Tinomano, Yeung, Ratsimbazafy et la SA Air Moorea à payer à Mme Christine Bosseur, veuve Santurenne, M.Mickael Santurenne, M.Fabien Santurenne, Mme Virginie Santurenne, la somme de 1.200.000 FCP, soit environ 10.000 euros au titre du préjudice spécifique du fait de la commission d'une infraction pénale.

Condamner in solidum, ou l'un ou les uns, à défaut de l'autre ou des autres, M.Chanseau, Gobin, Loisel, Quemeneur, Tinomano, Yeung, Ratsimbazafy et la SA Air Moorea à payer à Mme Bosseur, veuve Santurenne une provision de 18.000.000 FCP, soit environ 150.000 euros au titre du préjudice économique d'ores et déjà subi et celui restant à subir.

Ils demandent la désignation d'un expert aux fins de chiffrer le préjudice économique de Mme Bosseur, veuve Santurenne du fait du décès de son époux M.Michel Santurenne

Condamner in solidum M.Chanseau, Gobin, Loisel, Quemeneur, Tinomano, Yeung, Ratsimbazafy et la SA Air Moorea ou l'un ou les uns à défaut de l'autre ou des autres à payer à Mme Bosseur veuve Santurenne, à M.Santurenne, à M.Mickael Santurenne et à Mme Virginie Santurenne la somme totale de 6.000.000 FCP, soit environ 50.000 euros en application des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ainsi qu'aux dépens.

Ils soutiennent que M.Santurenne ayant été victime d'un accident de travail mortel, ses ayants droits se réservent d'agir en indemnisation de leur préjudice, qui serait non indemnisé devant le juge pénal, devant le tribunal du travail qu'ils se réservent de saisir, à défaut d'une indemnisation Amiable par la Caisse de prévoyance sociale (CPS) de Polynésie française ou la société Air Moorea.

Les consorts Santurenne se réservent expressément cette faculté, ce dont il leur sera en tant que de besoins donné acte.

Sur l'action civile visant les autres responsables, à titre individuel, ils soulignent le principe de la réparation intégrale du préjudice moral pour chacun d'entre eux et celui de la réparation du préjudice économique de Mme Santurenne.

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, Mme Colette Santurenne et Mme Marie-Ange Santurenne demandent à la cour de :

Condamner les prévenus sur les réquisitions du Ministère Public.

Sur l'action civile :

Infirmier partiellement le jugement sur Intérêts civils du 22 janvier 2019,

Statuant à nouveau,

• Condamner in solidum, ou l'un ou les uns, à défaut de l'autre ou des autres, M.Chanseau, Gobin, Loisel, Quemeneur, Tinomano, Yeung, Ratsimbafy et la SA Air Moorea ,la société AXA et la compagnie Air Moorea à payer les sommes de :

- 7 159 920 FCP à Mme Colette Santurenne en réparation de son préjudice moral,

- 4 773 280 FCP à Mme Marie-Ange Santurenne en réparation de son préjudice moral,

- 3.579.951 FCP à Mme Colette Santurenne en réparation de son préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude,

- 1 431 984 FCP chacune au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

Par conclusions régulièrement déposées à l'audience, la caisse de prévoyance sociale (CPS) demande la confirmation du jugement en ce qui concerne les culpabilités, son infirmation en ce qui concerne M.Yeung.

Elle demande la condamnation des prévenus in solidum , à lui verser la somme globale de sur le fondement de l'article 470.935 589 FCP au titre des prestations versées et de 2 750 000 FCP au titre de l'article 475-1 Du code de procédure pénale

SUR CE,

Il convient de déclarer la SA Air Moorea, M.Chanseau, M.Gobin , M.Loisel et M. Ratsimbafy entièrement responsables des conséquences de l'accident du 9 août 2007.

Sur la demande de condamnation de la société AXA

Aux termes de l'article 388-3 du code de procédure pénale, la décision concernant les intérêts civils est opposable à l'assureur intervenu au procès ou qui a été avisé dans les conditions prévues par l'article 388-2 du code de procédure pénale. L'article 475-1 du code de procédure pénale dispose par

ailleurs que seul l'auteur d'une infraction peut être condamné par le tribunal à payer à la partie civile une somme au titre de ses frais
Il s'en déduit que les demandes de condamnations de la société AXA sont irrecevables

Sur l'exception d'incompétence à l'égard des consorts Santurenne contre la SA Air Moorea et ses préposés à savoir, M.Chanseau, M.Gobin et M.Loysel

Il n'est pas contesté que le code de la sécurité sociale n'est pas applicable en Polynésie Française et qu'en matière d'indemnisation des conséquences d'un accident du travail, le régime d'indemnisation est prévu par le décret du 24 février 1957, sur la réparation et la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires d'outre-mer et au Cameroun, promulgué par arrêté du gouverneur des Etablissements Français d'Océanie du 8 août 1957 et publié au journal officiel de la Polynésie Française le 31 août 1957.

Les parties civiles sont, de ce chef, mal fondées à invoquer les décisions rendues par la Cour de cassation, qui ne concernaient que les textes applicables sur le territoire métropolitain .

Il résulte du décret du 24 février 1957 notamment trois régimes distincts d'indemnisation en matière d'accident du travail :

- l'article 34 concerne l'accident dû à une faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitué dans la direction, les indemnités dues à la victime ou à ses ayants droit sont majorées par l'organisme assureur, en accord avec la victime ou l'employeur, ou à défaut, par le tribunal du travail compétent, sous limite de plafonds, cette majoration étant récupérée sur l'employeur par le biais d'une majoration des cotisations .

- l'article 35 prévoit la faute intentionnelle, et non plus seulement inexcusable de l'employeur ou de l'un de ses préposés. La victime ou ses ayants droit conservent alors contre l'auteur de l'accident, le droit de demander réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par l'application de ce décret . L'organisme assureur sert alors aux victimes ou aux ayants droit les prestations prévues par ce texte, sauf son recours contre l'auteur de l'accident pour ce qu'il a ainsi payé

- l'article 36 prévoit le cas où l'accident est causé par une personne autre que l'employeur ou l'un de ses préposés. La victime ou ses ayants droit conservent contre cette personne le droit de demander réparation du préjudice cause, conformément aux règles du droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par l'application de ce décret, l'organisme d'assurance servant les prestations disposant alors d'un recours intégral contre le responsable.

En l'espèce, aucune faute intentionnelle ne peut être reprochée aux prévenus puisque les faits ayant entraîné le décès de M.Santurenne sont purement accidentels, la cour retenant des fautes pénales non intentionnelles.

L'indemnisation des préjudices consécutifs à l'accident relève des dispositions de l'article 37 du décret de 1957.

Or, à la différence des dispositions de l'article 35, l'article 37 ne prévoit aucun recours de droit commun pour les victimes ou les ayants droit, mais uniquement

une majoration des rentes dont le paiement incombe à l'organisme d'assurance (la Caisse de prévoyance sociale en Polynésie Française).

Admettre un recours des ayants droit du salarié, même à l'occasion d'un préjudice propre, comme le préjudice moral incontestablement subi par les victimes du fait du décès de leur mari et père, reviendrait à mettre à néant le dispositif particulier prévu par ces trois articles, selon l'auteur et le degré de gravité des fautes commises.

Cette réglementation est d'ordre public au regard des buts qu'elle vise, à savoir l'assurance des risques liés au travail, la responsabilisation des employeurs et des salariés, tout en établissant un équilibre financier entre cotisations et garanties, de sorte que les parties civiles ne sont pas recevables à agir selon le droit commun, en l'absence d'une faute intentionnelle de l'employeur ou d'une faute d'un tiers extérieur à l'entreprise.

En l'espèce, il est constant que M. Santurenne était bien salarié de la société Air Moorea lorsqu'il a trouvé la mort en exerçant sa mission et qu'il a donc été victime d'un accident du travail.

Par ailleurs, l'article 53 de la délibération du 24 octobre 1961, fixant les modalités d'application du décret du 24 février 1957 dispose que les personnes qui peuvent prétendre à la qualité d'ayants droit de la victime sont les conjoints, enfants, descendants et ascendants de la victime alors qu'en tout état de cause, le décret du 24 février 1957 vise expressément le code de la sécurité sociale en son livre IV, lequel concerne les accidents du travail et dont il résulte que les ayants droit sont les conjoints, les descendants et ascendants.

Il s'en déduit que son épouse, ses enfants, ses petits-enfants et sa mère n'ont pas vocation à être indemnisée de leur préjudice selon les règles du droit commun et que la juridiction pénale est incompétente pour statuer sur le préjudice de Mme Santurenne, de M. Mickaël Santurenne pour lui-même et ses enfants Léo et Emma, de M. Fabien Santurenne, de Mme Virginie Santurenne, pour elle-même et son fils Ilyes Bedoui, de Mme Colette Santurenne à l'égard de la SA Air Moorea et de ses préposés.

Il ne paraît pas inéquitable de laisser à la charge de la partie civile, qui succombe dans son appel, tous les frais qu'elle a exposés en cause d'appel et qui ne seront pas compris dans les dépens. Elle devra donc être déboutée de ses demandes formées sur ce fondement.

Le " donné acte " n'est pas une notion qui entraîne conséquences juridiques et il n'y a pas lieu à le prononcer.

Sur les demandes formées contre M. Tinomano et M. Quemeneur

Prétendant avoir été lésées par les diverses infractions précédemment examinées, les parties civiles sollicitent, au visa des articles 2 et 3 code de procédure pénale la condamnation solidaire ou in solidum des prévenus à réparer les différents préjudices consécutifs à l'accident. Certaines invoquent subsidiairement le bénéfice de l'article 470-1 code de procédure pénale.

Ces actions ne peuvent aboutir sur le fondement des articles 2 et 3 code de procédure pénale en raison de la relaxe des prévenus.

Toutefois, en vertu des articles 470-1 et 512 code de procédure pénale, s'agissant d'infractions non intentionnelles, la cour demeure compétente pour

accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages résultant des faits ayant fondé la poursuite. Il importe peu que le bénéfice des dispositions de l'article 470-1 code de procédure pénale ait pu ne pas être réclamé par certaines parties civiles devant les premiers juges.

En l'espèce cependant, l'article 35 du décret du 24 février 1957, applicable en Polynésie Française, dispose que " si l'accident est dû à une faute intentionnelle de l'employeur ou de l'un de ses préposés, la victime ou ses ayants droits conservent contre l'auteur le droit de demander réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun."

Cette disposition est applicable aux préposés de l'employeur.

Il se déduit de ce texte que, s'agissant d'une faute non intentionnelle de l'employeur ou de ses préposés, les règles de compétence échappent au droit commun et la cour doit se déclarer incompétente pour statuer sur ces demandes.

Sur les demandes formées contre M.Yeung

Vu l'article 470-1 code de procédure pénale rappelé plus haut.

La responsabilité d'un agent de l'Etat ne peut être engagée devant la juridiction judiciaire qu'en cas de faute personnelle détachable du service.

Il est constant que les fautes reprochées à M.Yeung ont été commises dans le cadre de ses fonctions de fonctionnaire d'Etat et ne peuvent en aucune manière constituer des fautes personnelles détachables du service, pas plus qu'il n'est établi une quelconque intention malveillante ou un intérêt personnel étranger au service.

Les fautes éventuellement commises relèvent de la compétence de la juridiction administrative et la cour doit se déclarer incompétente pour statuer sur les demandes formées contre M.Yeung.

Sur la règle *electa una via*

Nombre de parties civiles ont assigné la société Air Moorea et la société AXA Corporate solutions et l'agent judiciaire de l'Etat devant le tribunal de première instance de Papeete. Elles ont interjeté appel de la décision rendue et la cour d'appel de Papeete a rendu, le 6 septembre 2018, un arrêt définitif.

L'action exercée par les parties civiles devant les juridictions civiles présente une identité d'objet et de cause avec les présentes demandes, s'agissant de l'indemnisation des préjudices nés de l'accident et engageant la responsabilité des prévenus, préposés de la SA Air Moorea. L'identité de parties réside dans la mise en cause de la SA Air Moorea. Les constitutions de partie civile contre la SA Air Moorea sont donc irrecevables.

En revanche, M. Ratsimbazafy ne saurait se prévaloir de cette règle pour conclure au rejet des constitutions de parties civiles formées contre lui alors qu'il n'était partie au procès civil qui a condamné la SA Air Moorea à indemniser les ayants droit des passagers décédés.

Sur l'exception d'incompétence à l'égard des ayants droits des passagers et de la CPS contre la SA Air Moorea et ses préposés

Aux termes de l'article 24 de la Convention de Varsovie, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par ladite convention.

L'article L322-3 du Code de l'Aviation Civile précise que la « responsabilité du transporteur par air ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues dans ce cadre, quelles que soient les personnes qui la mettent en oeuvre et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

Les règles spéciales de la responsabilité en droit aérien dérogent aux règles générales de la procédure pénale quelles que soient les personnes qui mettent en cause cette responsabilité et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir

De ce régime dérogatoire impératif auquel il ne peut être dérogé au motif que les prévenus ont été déclarés coupables d'infractions pénales, il résulte que seules les juridictions visées à l'article 28 de la convention de Varsovie, modifié par le protocole de La Haye en 1955, sont compétentes pour statuer sur la responsabilité d'un transporteur aérien. L'action ouverte contre le transporteur interdit l'action civile ouverte aux victimes devant les juridictions pénales.

Les dispositions du code de l'aviation civile ouvrent, à la victime ou à ses ayants droit, une action en réparation soumise à des règles particulières de compétence, de procédure et de fond et interdisent en revanche aux mêmes personnes toute autre action en responsabilité exercée contre le transporteur sur le fondement du droit commun. Cette interdiction s'étend aux préposés du transporteur aérien.

La juridiction pénale est donc incompétente pour statuer sur les demandes de parties civiles et de la CPS formées contre la SA Air Moorea, MM .Chanseau, Gobin et Loisel en application des articles L 321-3 et L 322- 3 du code de l'aviation civile et article 24 convention de Varsovie. Leurs demandes relèvent de la compétence du tribunal de première instance de Papeete étant précisé que la cour d'appel a statué par arrêt définitif en date du 6 septembre 2018 sur les demandes formées contre la SA Air Moorea.

Sur les demandes de Mme Santurenne contre M.Ratsimbazafy

M. Ratsimbazafy n'ayant pas de lien professionnel avec M.Santurenne, les dispositions du décret de 1957 ne lui sont pas applicables. Il est donc tenu à indemnisation de la famille de M.Santurenne.

Pour autant, aucun élément de la procédure ne justifie que soit ordonnée une expertise financière de la situation économique de Mme Santurenne alors que son époux est décédé dans un accident du travail et qu'elle se verra appliquées les règles relatives aux pensions et rentes prévues par la législation du travail. Le préjudice économique n'est pas justifié et la demande d'expertise sera donc rejetée. Par voie de conséquence, Mme Santurenne sera déboutée de sa demande de provision sur le préjudice économique.

En revanche, M. Ratsimbazafy sera condamné à l'indemniser pour son préjudice moral et d'affection qui sera fixé à 4 000 000 FCP tout comme il sera tenu d'indemniser la succession de M.Santurenne pour le préjudice lié à l'angoisse de mort imminente qui sera fixé à 1 000 000 FCP.

Sur les demandes de Mme Virginie Santurenne, M.Mickaël Santurenne et M.Fabien Santurenne contre M.Ratsimbazafy

M. Fabien Santurenne sollicite l'organisation d'une expertise psychiatrique afin de déterminer l'ampleur de son préjudice. Il fournit à cette fin plusieurs certificats médicaux émanant de médecins généralistes : le docteur Plouhinec qui l'a suivi

deux mois en 2009-2010 et le docteur Leroux qui, en septembre 2019, atteste de "troubles anxieux généralisés", manifestations "anxio-dépressives" confirmées par le docteur Plessis en 2018. L'attestation de Mme Galichet Duchatel, psychologue, évoque trois rencontres avec Fabien Santurenne en 2014, tout comme celle du centre social Pasteur. Outre leur caractère imprécis, ces documents sont très anciens.

Pour autant, M. Ratsimbazafy ne s'oppose pas à l'organisation d'une expertise psychiatrique pour laquelle M.Santurenne devra néanmoins faire l'avance des frais.

Pour le reste, M. Ratsimbazafy sera condamné à payer à M.Mickaël Santurenne, la somme de 3 500 000 FCP au titre de son préjudice moral, à Mme Virginie Santurenne, la somme de 3 500 000 FCP au titre de son préjudice moral, à M.Fabien Santurenne, la somme de 3 500 000 FCP au titre de son préjudice moral.

Aucun élément particulier ne justifie que chaque partie civile se voir allouer une indemnité au titre de l'article 475-1 Du code de procédure pénale alors qu'elles ont établies un seul et même dossier. Il leur sera alloué la somme de 500 000 FCP à ce titre que M. Ratsimbazafy sera condamné à leur payer.

Sur les demandes de Mme Colette Santurenne contre M. Ratsimbazafy

Mme Colette Santurenne, mère de M. Michel Santurenne peut prétendre à indemnisation de ses préjudices liés aux liens d'affection qui la liait à son fils et au préjudice subi lorsqu'elle a appris l'accident. En revanche, il n'est nullement établi que les circonstances de cet accident, pour dramatique qu'elles soient, justifient une indemnisation supérieure à celle prononcée par le tribunal. La distance géographique ne saurait être retenue comme "anxiogène" compte tenu des moyens modernes de communication et la mise en cause de M.Santurenne relevant du libre exercice des droits de la défense ne peut pas davantage être retenue pour aggraver les condamnations civiles.

M. Ratsimbazafy sera condamné à verser à Mme Colette Santurenne les sommes de :

- 3.400.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection consécutif au décès de Michel Santurenne dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à Moorea ;
- 500.000 FCP au titre du préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude ;
- 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale

Sur les demandes formées par Mme Aurélie Buriez contre M.Ratsimbazafy, la SA Air Moorea et ses préposés

Il reste donc que peuvent prétendre, aux termes des articles 27 et 28 du décret du 24 février 1957 (modifiés par délibération 61-124 du 24 octobre 1961) à indemnisation devant la juridiction pénale, les parties civiles qui n'ont pas la qualité d'ayant droits de M.Santurenne alors qu'en l'espèce, ils n'ont pas davantage la qualité d'ayants droit des passagers.

Aucun préjudice n'a été démontré par Mme Aurélie Buriez, ex- belle-fille du défunt et elle sera déboutée de sa demande.

Sur les demandes formées par Mme Marie-Ange Santurenne contre M. Ratsimbazafy, la SA Air Moorea et ses préposés

Mme Marie-Ange Santurenne n'a pas la qualité d'ayant droit de M.Santurenne, pas plus que celle d'ayant droit de l'un des passagers de l'aéronef. Elle est recevable dans sa demande.

Il n'est nullement établi que les circonstances de cet accident, pour dramatique qu'elles soient, justifient une indemnisation supérieure à celle prononcée par le tribunal. La distance géographique ne saurait être retenue comme "anxiogène" compte tenu des moyens modernes de communication et la mise en cause de M.Santurenne relevant du libre exercice des droits de la défense ne peut pas davantage être retenue pour aggraver les condamnations civiles.

Le tribunal a fait une exacte appréciation du préjudice subi par la soeur du défunt et la décision sera donc confirmée.

M.Ratsimbazafy, la SA Air Moorea et ses préposés sont condamnés in solidum à payer la somme de 1 500 000 FCP Mme Marie-Ange Santurenne pour le préjudice d'affection subi, de 500 000 FCP pour le préjudice d'attente et 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 Du code de procédure pénale.

Sur la réparation du préjudice né d'une infraction pénale

Vu les dispositions de l'article L322-3 du Code de l'Aviation Civile, la juridiction pénale est incompétente pour statuer sur cette demande des parties civiles et de la CPS formées contre la SA Air Moorea , MM .Chanseau , Gobin et Loisel. Les parties civiles seront déboutées sur ce point.

Sur les demandes formées contre M. Ratsimbazafy

M. Ratsimbazafy ne saurait arguer des condamnations prononcées dans le cadre de l'instance civile à laquelle il n'était pas partie, pour échapper à sa responsabilité civile, les actions récursoires entre condamnés relevant de leurs seules initiatives.

Il doit être déclaré entièrement responsable des conséquences de l'accident survenu le 9 août 2007.

Pour autant, les ayants droit de MM. et Mmes Coissac, Corre, Druet, Donzel, Fourreau, Gauché, Liao, Lillini, Moreau, Page, Ratte, Sesboüé, entendent obtenir réparation du seul préjudice "né d'une infraction pénale" sans préciser il se distinguerait des chefs de préjudice initialement retenus.

Or, il convient de rappeler que le préjudice né d'une infraction ne peut être que celui qui est attaché aux conséquences pénales de cette infraction et qui fait l'objet d'une indemnisation à Travers les chefs de préjudice tels que le préjudice moral ou le préjudice d'affection.

Il ne saurait être admis un préjudice moral du seul fait de l'infraction. Ils seront déboutés sur ce point.

Mme Leanne Evans ne justifie pas d'un préjudice particulier et ses liens étroits avec ses oncle et tante ne sont pas démontrés. Elle sera déboutée de sa demande contre M.Ratsimbazafy.

M.Alain Druet, frère de M.Bruno Druet et Mme Eliane Bonseignour, sa mère, se verront allouer une indemnité au titre de leur préjudice moral résultant de la perte de M.Bruno Druet ainsi qu'une indemnité pour le préjudice d'attente et d'inquiétude. M. Ratsimbazafy sera condamné à verser la somme globale de 2 000 000 FCP à M..Alain Druet et la somme globale de 3 900 000 FCP à Mme Bonseignour.

Aucune condamnation in solidum ne peut intervenir en l'espèce dès lors que la cour ne peut pas se prononcer sur intérêts civils contre la société Air Moorea et ses préposés.

Il n'y a pas lieu de condamner M. Ratsimbazafy au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale pour ce qui concerne les demandes relatives au préjudice "né d'une infraction pénale". Les parties civiles seront déboutés sur ce point.

En revanche, M. Ratsimbazafy sera condamné à verser la somme globale de 500 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale à M. Alain Druet et à Mme Bonseigneur.

Sur les demandes de la Caisse de prévoyance sociale (CPS)

Intervenue volontairement, la CPS demande l'indemnisation des sommes versées aux ayants droit des victimes. M. Ratsimbazafy ne conteste pas les montants versés par la CPS. Il convient de condamner M. Ratsimbazafy à rembourser à la CPS ses débours, d'ores et déjà justifiés, soit la somme de 407.935 589 FCP outre la somme de 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Sur les demandes de la FENVAC et de l'association 987 contre M. Ratsimbazafy

Le préjudice invoqué n'entre pas dans le champ d'application de l'article 2-15 du code de procédure pénale. Seuls les frais exposés peuvent dans ce cas donner lieu à indemnisation. Il convient donc de condamner M. Ratsimbazafy à payer à la FENVAC les sommes de 2 386 636 FCP au titre de ses frais liés à la procédure et de 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Il convient également de condamner l'association 987 à la somme de 170 000 FCP pour ses frais d'assistance dans le cadre de la procédure et la somme de 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Sur les scellés

Rien ne s'oppose à la restitution des scellés à Mme Santurenne conformément à sa demande à savoir le CD ROM avec les images de la remontée de l'épave de l'aéronef accidenté et tous scellés de prélèvements biologiques de M. Michel Santurenne. Les scellés restant seront confisqués.

PAR CES MOTIFS

La cour statuant publiquement et contradictoirement,

En la forme,

DÉCLARE recevables les appels des prévenus, des parties civiles et du ministère public formés contre les jugements du 22 janvier 2019 ;

Au fond, **REFORME** en toutes ses dispositions les jugements entrepris ;

et statuant à nouveau,

Sur l'action publique,

REJETTE les demandes soulevées par M.Yeung relatives au rapport d'expertise ;

Dit que les exceptions d'incompétence sont examinées dans le cadre de l'action civile ;

DECLARE la SA Air Moorea, M. Chanseau, M. Gobin, M. Loisel et M. Ratsimbazafy coupables d'homicides involontaires par application des articles 121-3 et 221-6 du code pénal ;

RENVOIE M. Yeung, M.Tinomano et M.Quemeneur des fins de la poursuite ;

CONDAMNE la SA Air Moorea à la peine d'amende de vingt-cinq millions de francs pacifique (25 000 000 FCP) ;

PRONONCE, en application des articles 221-8 et 131-27 du code pénal, l'interdiction définitive d'exercer toutes activités ayant pour objet, directement ou indirectement :

- l'organisation, la gestion et l'exploitation, sous quelque forme juridique que ce soit, de service de transports aériens de toute nature et subsidiairement de tous transports maritimes ou terrestres ;
- l'achat, la fabrication, la prise à bail en gérance ou selon tout autre mode, d'appareils de navigation aérienne, et de tous autres matériels accessoires, qu'ils soient utilisés dans les airs, à terre ou sur la mer ;
- la cession, la location, la mise en gérance de tels appareils ou matériels,
- Toutes opérations commerciales de représentation, achat, vente, desdits appareils et matériels ;
- la formation et l'entretien de tout personnel navigant, fonctions d'encadrement ou de contrôle au sein d'une compagnie aérienne dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique, pour prévenir tout risque de répétition des faits ;
- la participation de la société dans toutes les opérations commerciales, financières ou industrielles pouvant se rattacher à l'un des objets précités, par voie de création de sociétés nouvelles, d'apports, souscriptions ou achats de titres, droits sociaux, obligations ou parts d'intérêts, fusions, alliances, associations en participation, achats de fonds de commerce ou autrement ;
- et généralement toutes opérations commerciales, industrielles et financières, mobilières et immobilières pouvant se rattacher directement ou indirectement aux objets ci-dessus spécifiés ou pouvant être nécessaires ou utiles à sa réalisation ;

CONDAMNE M.Chanseau à la peine de 36 mois d'emprisonnement ;

DIT que la peine d'emprisonnement sera assortie du sursis pour une durée de 18 mois ;

CONDAMNE M. Chanseau à une peine d'amende de trois millions de francs pacifique (3 000 000 FCP) ;

PRONONCE, en application des articles 221-8 et 131-27 du code pénal, l'interdiction définitive d'exercer une activité ayant pour objet, directement ou indirectement, toutes fonctions de contrôle et d'encadrement dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique ;

CONDAMNE M.Gobin à la peine de 36 mois d'emprisonnement ;

DIT que cette peine sera assortie du sursis pour une durée de 24 mois ;

PRONONCE, en application des articles 221-8 et 131-27 du code pénal, l'interdiction définitive d'exercer une activité ayant pour objet, directement ou indirectement, toutes fonctions de contrôle et d'encadrement dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique ;

CONDAMNE M. Loisel à la peine de 36 mois d'emprisonnement ;

DIT que cette peine sera assortie du sursis pour une durée de 24 mois ;

PRONONCE, en application des articles 221-8 et 131-27 du code pénal , l'interdiction définitive d'exercer une activité ayant pour objet, directement ou indirectement, toutes fonctions de contrôle et d'encadrement dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique ;

CONDAMNE M. Ratsimbazafy à la peine de 36 mois d'emprisonnement ;

DIT que cette peine sera assortie du sursis pour une durée de 18 mois ;

PRONONCE, en application des articles 221-8 et 131-27 du code pénal, l'interdiction définitive d'exercer une activité ayant pour objet, directement ou indirectement , toutes fonctions de contrôle dans les domaines de la navigabilité ou de la maintenance aéronautique ;

DIT n'y avoir lieu à dispense d'inscription de la présente condamnation au bulletin numéro 2 de son casier judiciaire ;

ORDONNE la diffusion de l'arrêt par voie de publication, dans le quotidien " La dépêche de Tahiti" par application des articles 221-10 et 131-35 du code pénal, dans sa partie intitulée " Par ces motifs" , jusqu'à la phrase " DIT n'y avoir lieu à dispense d'inscription de la présente condamnation au bulletin numéro 2 de son casier judiciaire " incluse, étant précisé que les frais de publication, à charge de tous les condamnés ne pourront excéder le maximum de l'amende visée par l'article 221-6 du code pénal, soit 45 000 euros (5 369 928 FCP) ;

La présidente en application de l'article 132-29 du code pénal, ayant averti M. Chanseau, présent au délibéré, que s'il commet une nouvelle infraction, il pourra faire l'objet d'une nouvelle condamnation qui sera susceptible d'entraîner l'exécution de la première condamnation sans confusion avec la seconde et qu'il

encourra les peines de la récidive dans les termes des articles 132-8 à 132-16 du code pénal ;

En l'absence de MM. Gobin, Loisel, Ratsimbazafy au délibéré, la présidente, après le prononcé de la peine assortie du sursis simple n'a pas pu avertir les condamnés des conséquences qu'entraînerait une condamnation pour une nouvelle infraction qui serait commise dans les délais prévus par les articles 132-35 et 132-37 du code pénal ;

Dit que les avis et informations prévus par l'article 707-3 du code de procédure pénale ont été donnés à M. Chanseau ;

En l'absence de la SA Air Moorea au délibéré, la présidente n'a pu donner l'avertissement prévu par l'article 707-3 du code de procédure pénale.

Sur l'action civile,

DÉCLARE M.Ratsimbazafy, M.Chanseau, M.Gobin, M.Loisel et la SA Air Moorea entièrement responsables des conséquences de l'accident survenu le 9 août 2007 ;

DÉBOUTE les parties civiles de leurs demandes formées contre M.Tinomano et M. Quemeneur, en raison de la relaxe prononcée ;

DIT que la juridiction pénale est incompétente pour connaître d'une faute civile éventuelle commises par des préposés de la compagnie aérienne ;

DEBOUTE les parties civiles de leurs demandes formées contre M.Yeung et l'agent judiciaire de l'Etat , en raison de la relaxe ;

DIT que la juridiction pénale est incompétente pour connaître d'une faute civile éventuelle, s'agissant d'un agent de l'Etat agissant dans le cadre de ses fonctions ;

CONSTATE l'intervention forcée de la SA Axa Corporate Solutions Assurance à l'initiative de la SA Air Moorea et de M.Chanseau, en qualité d'assureur du transporteur aérien et en garantie de responsabilité civile de ses organes et de ses préposés ;

DÉCLARE irrecevable les demandes de dommages-intérêts formées contre la société AXA et notamment les demandes présentées au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

DÉCLARE opposable la présente décision à la SA Axa Corporate Solutions Assurance le présent arrêt sur intérêts civils ;

DÉCLARE irrecevables, en raison de la règle "Electa una via", les constitutions de partie civile formée contre la SA Air Moorea par les ayants droit de M.et Mmes Coissac, Corre, Donzel, Druet, Fourreau, Gauché, Liao, Lillini, Moreau, Page, Ratte, Sesboüé, Taputuarai, Tehamai et Trafton ;

SE DÉCLARE incompétente, au visa du code de l'aviation civile, pour statuer sur les demandes de dommages-intérêts formées par les ayant droits des passagers de l'aéronef à savoir les ayants-droit de M. Coissac, de Mme Fourreau, de M. Druet, de M. Gauché, de Mme Liao, de M. Moreau, des époux

Page, de M. Ratte, de M. Sesboüé, de M. Taputuarai, de Mme Temahai, de M. Trafton contre M. Chanseau, M. Gobin, M. Loisel et la SA Air Moorea ;

LES DEBOUTE de leurs demandes au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

SE DÉCLARE incompétente sur les demandes de la CPS, de la FENVAC et l'association 987 contre la société anonyme Air Moorea et ses préposés, M. Chanseau, M. Gobin et M. Loisel ;

RENVOIE les parties civiles devant le tribunal de première instance pour les demandes formées contre M. Chanseau, M. Gobin et M. Loisel ;

DÉBOUTE la FENVAC et l'association 987 de leurs demandes au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

DÉBOUTE les parties civiles de leur demande formée contre M. Ratsimbazafy relative à l'indemnisation du préjudice " né d'une infraction " ;

CONSTATE que par arrêt civil définitif en date du 6 septembre 2018, les ayants droit des passagers du vol du 09 août 2007, (à l'exception de M. Alain Druet et de Mme Eliane Bonseignour, ayants droit de M. Bruno Druet) la CPS, la FENVAC et l'association 987 ont obtenu la condamnation in solidum de la SA Air Moorea et de la société AXA à les indemniser ;

RENVOIE l'évocation de cette affaire devant le tribunal de première instance de Papeete, déjà saisi, sur les préjudices économiques qui ont fait l'objet d'une décision de sursis à statuer dans l'attente de la présente décision ;

SE DÉCLARE incompétente pour statuer sur les demandes de Mme Christine Santurenne, de MM. Mickaël, Fabien pour lui-même et es qualité représentant de ses enfants, Emma et Léon, et Mme Virginie Santurenne, pour elle-même et es qualité de représentante de son fils mineur, Ilyiez Bedoui, de Mme Colette Santurenne, ayants droits directs de M. Santurenne à l'égard de la SA Air Moorea et ses préposés ;

LES RENVOIE devant le tribunal du travail de Papeete ;

DÉCLARE leurs demandes formées contre M. Ratsimbazafy recevables ;

CONDAMNE M. Ratsimbazafy à payer à Mme Santurenne :

-la somme de 4 000 000 FCP au titre de son préjudice moral et à la succession Santurenne,

CONDAMNE M. Ratsimbazafy à payer à la succession Santurenne :

-la somme de 1 000 000 FCP au titre des souffrances liées à la conscience de mort imminente ;

ORDONNE une expertise psychiatrique de M. Fabien Santurenne, confiée au docteur Jean-Paul Lhuillier, expert près la cour d'appel d'Angers, sis Cesame, 55 bis rue Saint Nicolas à Angers, avec consignation de 80 000 FCP à la charge de M. Fabien Santurenne, à verser avant le 15 mars 2020, l'expert rendra son rapport au plus tard le 15 septembre 2020 ;

RENVOIE l'évocation de l'affaire devant la chambre correctionnelle statuant sur intérêts civils à l'audience du 29 Octobre 2020 à 8 h 15 ;

CONDAMNE M. Ratsimbazafy à payer à :

- M. Miickaël Santurenne : la somme de 3 500 000 FCP au titre de son préjudice moral,
- Mme Virginie Santurenne : la somme de 3 500 000 FCP au titre de son préjudice moral,
- M. Fabien Santurenne : la somme de 3 500 000 FCP au titre de son préjudice moral;

LE CONDAMNE à payer aux consorts Santurenne la somme de 500 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

CONDAMNE M. Ratsimbazafy à verser :
à Mme Colette Santurenne les sommes de :
- 3.400.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection consécutif au décès de Michel Santurenne
- 500.000 FCP au titre du préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude ;
- 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale (somme non comprise dans la solidarité) ;
à Mme Virginie Santurenne, es qualité de représentante de son fils mineur Ilies et à Mme Buriez, es qualité de représentante légale de ses enfants mineurs, Léo et Emma Santurenne, la somme de :
- 400 000 FCP pour chacun des mineurs ;

DEBOUTE les parties civiles, ayants droit des passagers du vol du 09 août 2007, de leurs demandes contre M. Ratsimbazafy, au titre de la réparation du préjudice "né d'une infraction pénale" ;

LES DEBOUTE de leurs demandes au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

DEBOUTE Mme Leanne Evans de ses demandes ;

CONDAMNE M. Ratsimbazafy à payer à M. Alain Druet :
- la somme de 2 000 000 FCP au titre de son préjudice moral et du préjudice d'attente ,
- et la somme de 3 900 000 FCP à Mme Bonseignour au titre de son préjudice moral et du préjudice d'attente,
- outre la somme globale de 500 000 FCP à chacun d'eux au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

DIT que la cour a compétence pour statuer sur les demandes formées par Mme Marie-Ange Santurenne et Mme Buriez, lesquelles ne sont ni ayant droits du pilote au sens de la législation sociale, ni ayant droit des passagers au sens de la convention de Varsovie ;

CONDAMNE en conséquence, la société Air Moorea, M. Chanseau, M. Gobin, M. Loisel et M. Ratsimbazafy in solidum à payer à Marie-Ange Santurenne les sommes suivantes :
- 1.500.000 FCP au titre du préjudice moral et d'affection consécutif au décès de Michel Santurenne dans l'accident d'aéronef du 9 août 2007 à Moorea,
- 500.000 FCP au titre du préjudice spécifique d'attente et d'inquiétude ,
- 200.000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

DEBOUTE la partie civile Mme Buriez de ses demandes d'indemnisation ;

CONDAMNE M. Ratsimbazafy à payer à la caisse de prévoyance sociale le montant de ses débours en ce qui concerne les ayants droit des passagers ;

CONDAMNE, en conséquence, M.Ratsimbazafy à payer à la CPS :
- la somme de 407 935 589 FCP au titre des prestations servies aux ayants droit des passagers décédés,
- outre la somme de 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

CONDAMNE M.Ratsimbazafy à payer à la FENVAC les sommes de :
- 2 386 636 FCP au titre de ses frais liés à la procédure,
- et de 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

CONDAMNE M.Ratsimbazafy à payer à l'association 987
- la somme de 170 000 FCP pour ses frais d'assistance dans le cadre de la procédure,
- et la somme de 200 000 FCP au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

ORDONNE la restitution à Mme Santurenne des scellés : CD ROM avec les images de la remontée de l'épave ainsi que tous les scellés biologiques de M. Santurenne ;

ORDONNE la confiscation des scellés restants ;

La présente décision est assujettie pour les condamnés à un droit fixe de procédure de VINGT MILLE CENT SOIXANTE-SEPT (20.167) FRANCS PACIFIQUE qui seront recouvrés comme en matière d'amende ;

En foi de quoi, le présent arrêt a été signé par la présidente et la greffière.

La greffière,

K. TUOHE

Pour expédition
certifiée conforme
Le Greffier



La présidente,

L. VALKO