

SH

10 JANVIER 2008

M. COTTE président,

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, en son audience publique tenue au Palais de Justice à PARIS, le dix janvier deux mille six, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le rapport de M. le conseiller BLONDET, les observations de la société civile professionnelle BOULLEZ, de la société civile professionnelle PIWNICA et MOLINIÉ, de la société civile professionnelle WAQUET, FARCE et HAZAN, de Me COSSA, de la société civile professionnelle MASSE-DESSEN et THOUVENIN et de la société civile professionnelle TIFFREAU, avocats en la Cour, et les conclusions de M. l'avocat général CHARPENEL ;

Statuant sur les pourvois formés par :

- SPITZER André,
- SPTZER Raoul,
- LE COZ Jean,
- LA SOCIÉTÉ NIPPON KAIJI KYOKAI,

contre l'arrêt de la cour d'appel de RENNES, 3^{ième} chambre, en date du 23 septembre 2004, qui, pour homicides involontaires, a condamné les deux premiers à un an d'emprisonnement avec sursis et 15 000 euros d'amende, le troisième à 18 mois d'emprisonnement avec sursis et 20 000 euros d'amende, la dernière à 200 000 euros d'amende, et a prononcé sur les intérêts civils ;

Joignant les pourvois en raison de la connexité ;

Vu les mémoires produits en demande et en défense ;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure que, le 11 juin 1999, un cargo construit en 1975 sur un chantier japonais, acquis en 1998 par la société de droit panaméen Trikona management corporation et battant pavillon des îles Saint-Vincent et Grenadines sous le nom de Number One, a fait naufrage au large du Sri Lanka, dans le golfe du Bengale, après avoir été affecté pendant huit mois à des transports de sel et de billes ou de grumes de bois entre la Malaisie et l'Inde ; que le capitaine du navire, Jacques Richardeau, de nationalité française, et dix des dix-sept membres de l'équipage, six de nationalité ukrainienne et quatre de nationalité sénégalaise, ont disparu ; qu'à la suite de la plainte portée par les ayants droit de Jacques Richardeau contre Jean Le Coz, domicilié à Sévérac (Loire-Atlantique), le procureur de la République de Saint-Nazaire a ouvert une information du chef d'homicides involontaires contre Raoul et André Spitzer, dirigeants de la société Trikona management corporation, Jean Le Coz, leur capitaine d'armement, et la société de classification Nippon Kaiji Kyokai, qui avait délivré les certificats de classe du navire ; que l'information a établi que le naufrage avait été provoqué par des voies d'eau affectant la coque et les ballasts ; que l'arrêt confirmatif attaqué a déclaré les quatre prévenus coupables d'homicides involontaires ;

En cet état ;

Sur le premier moyen de cassation, proposé par la société civile professionnelle Waquet, Farge et Kazan, pour Jean Le Coz, et pris de la violation du principe de l'égalité des armes, de l'article 6.3, d, de la Convention européenne des droits de l'homme, ensemble les articles 427, 454, 591 et 593 du Code de procédure pénale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a rejeté la demande du demandeur tendant à l'annulation ou au rejet des débats de la sommation interpellative effectuée à la requête de certaines parties civiles le 15 juin 2004, soit trois jours avant l'audience des débats ;

"aux motifs qu'en droit, l'article 427 du Code de procédure pénale dispose que les infractions sont établies par tout mode de preuve et que le juge ne peut fonder sa

conviction que sur des preuves apportées au cours des débats et contradictoirement débattues devant lui ; que tel est le cas, en l'espèce, où les parties civiles ont sollicité un huissier pour obtenir des déclarations d'un ancien marin sénégalais embarqué quelque temps sur le navire Humber One et de passage à La Rochelle le 15 juin 2004, soit deux jours avant les débats devant la cour ; que le procédé n'est pas frauduleux et il appartiendra à la cour, dans le cadre de l'examen au fond, d'apprécier également la pertinence et la force probante de ce document, avec toute la circonspection qui s'impose au regard, entre autres, de la tardiveté de son établissement" ;

"alors que le principe de l'égalité des armes commande que le juge ne puisse fonder sa décision sur une audition réalisée unilatéralement par des parties civiles si le prévenu n'a pas lui-même eu la possibilité d'interroger le témoin en cause ; que méconnaît ce principe, et ne justifie pas légalement sa décision au regard des textes susvisés, la cour d'appel qui refuse d'écarter des débats la sommation interpellative d'un ancien marin du navire effectuée à la demande des parties civiles trois jours avant l'audience, sommation qui s'analyse exclusivement en la déposition d'un témoin, cependant que, faute de possibilité de poser des questions au témoin en cause, dont la cour d'appel a retenu les déclarations, le demandeur n'était pas en mesure de combattre efficacement ce témoignage, par des éléments d'une force de conviction similaire" ;

Attendu que Jean Le Coz a demandé, avant toute défense au fond, l'annulation et le retrait du dossier du procès-verbal d'audition sur sommation interpellative de Diagne Falilou, officier de marine de nationalité sénégalaise ayant servi sur le Number One du 27 septembre au 5 décembre 1998, dressé le 15 juin 2004 à la Rochelle à la demande des consorts Goudiaby, Sane, Ndong et Gomis, parties civiles, et visé par le président et le greffier le 17 juin, veille de l'audience, lors de son versement au dossier ;

Attendu qu'après avoir relevé que Diagne Falilou n'avait pu être présent à l'audience en raison du départ du navire sur lequel il travaillait, l'arrêt rejette l'exception par les motifs repris au moyen ;

Attendu qu'en l'état de ces motifs, d'où il résulte que le procès-verbal contesté, établi régulièrement par un huissier agissant dans l'exercice de ses fonctions, a été produit au cours des débats et soumis à la discussion contradictoire des parties, et dès lors qu'il n'est pas allégué que le prévenu ait expressément sollicité le renvoi de l'affaire pour être en mesure de faire interroger le témoin, la cour d'appel a justifié sa décision sans méconnaître les dispositions légales et conventionnelles invoquées ;

Que, dès lors, le moyen doit être écarté

Sur le moyen unique de cassation, proposé par la société civile professionnelle Bouliez, pour Raoul et André Spitzer, et pris de la violation des articles 131-1, 131-3 et 231-5 du Code pénal, 2, 3, 437, 485, 512, 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré Raoul et André Spitzer coupables d'homicide involontaire ;

"aux motifs que s'agissant de Raoul Spitzer, la Cour se réfère aux termes du jugement (pages 31 à 36) qui rappelant les intentions de celui-ci de s'investir dans l'armement maritime, et malgré une attitude initiale lors de l'enquête de détourner les recherches vers un tiers imaginaire (Leroit) puis vers Michel Litty, qui a bien apporté des fonds dans l'achat du navire et participé au montage juridique des sociétés au nom desquelles Raoul Spitzer va agir, établit au vu des pièces de la procédure que ce dernier a bien personnellement et directement assuré les décisions relatives au choix du navire, aux choix de son exploitation, au recrutement de l'équipage, étant tenu informé au fur et à mesure de la situation par Jean Le Coz qui rendait compte de son action et sollicitait les instructions nécessaires auprès de lui et de son frère ; au cours des débats devant la Cour, il indique d'ailleurs clairement que le véritable décideur c'était lui et qu'il ne prenait ses instructions auprès de personne d'autre ; c'est donc au vu de son action que sera recherchée sa responsabilité pénale, sans qu'il soit nécessaire par un supplément d'information, de rechercher qui pourrait être le véritable propriétaire du navire et le rôle qu'aurait pu jouer Michel Litty ; sur le choix du navire, il apparaît que le prévenu a commencé par s'intéresser à l'armement maritime en achetant avec son frère et d'autres apporteurs de fonds un premier navire aux enchères à Nantes pour lequel le certificat de

classification n'a pu être obtenu, le bureau Veritas l'ayant refusé ; malgré ce, le bateau étant revendu avec bénéfice, Raoul Spitzer a persisté dans son désir d'armateur et par l'intermédiaire d'un courtier (BRS) a fait porter son choix sur le Jewerly Sag Thai, qui sera rebaptisé Number One , ce nom devant être le premier d'une série ; il s'est lancé dans l'opération, malgré l'éloignement et l'âge du navire, sans l'avoir vu, malgré un état très moyen tel que révélé par le rapport du commandant Thepaut agrémenté de photographies ; cette acquisition d'un navire ancien, sur l'exploitation antérieure duquel il a eu peu de renseignements et qui n'apparaissait pas en très bon état, constitue une négligence qui est tempérée par le fait qu'il s'est entouré des conseils de Jean Le Coz, particulièrement avisé et compétent dans le domaine de la navigation maritime, lequel a fait visiter le navire par un expert local, le commandant Thepaut dont il ressort que si l'état du navire n'était pas parfait, des réparations importantes étaient en cours, qu'il s'est adressé à un courtier dont les experts soulignent la compétence et le sérieux, que si un premier courtier en assurances a refusé de s'intéresser à cette affaire, en raison de la vétusté du navire et de l'inexpérience des armateurs, d'autres et non des moindres n'ont émis aucun refus, accordant leur garantie au taux maximum toutefois et enfin que le navire bénéficiaire d'un certificat de classification établi par une société qui le suivait depuis l'origine et qui achevait les opérations de la visite spéciale quinquennale au cours de laquelle, en apparence, les réparations qui s'imposaient avaient été effectuées ; sur le choix des personnels, Raoul Spitzer a souhaité un commandant français ; avec le concours de Jean Le Coz, c'est le commandant Richardeau qui a été pressenti lequel, au vu de ce qui a été relaté plus avant quant à son expérience, a accepté un salaire de 20 000 francs par mois, ce qui apparaît faible au regard de son expérience apparente et des responsabilités qui lui étaient confiées ; il s'en déduit que le prévenu a cherché à réduire les coûts, cette recherche s'analysant en une faute d'imprudence dans la mesure où cette acceptation d'un faible salaire pouvait recéler une perte de capacité chez un commandant à la veille de la retraite ; faute d'avoir pu engager des officiers et marins français, y compris le commandant jusqu'à la disponibilité du commandant Richardeau, le prévenu va accepter la proposition de Jean Le Coz de recourir à un équipage ukrainien, payé nettement moins cher, auquel il sera ajouté des matelots sénégalais, à la demande de son frère André Spitzer, payés encore moins ; les experts s'accordent à relever que le nombre et la qualification des membres d'équipage répondent cependant aux exigences des règlements et conventions internationales ; ils soulignent même que les marins ukrainiens apparaissent expérimentés ; il reste seulement que l'hétérogénéité d'un tel équipage et la rotation rapide du nombre de ses membres n'a pas été sans incidence sur la qualité des relations à bord ; plusieurs éléments illustrent cette difficulté, tels que la lettre d'un matelot disparu à sa famille laissant apparaître les tensions entre personnels ukrainiens et sénégalais et la narration des survivants quant à la communication entre le commandant et ses subordonnés ; il est à cet égard significatif que le commandant ait remis et fait remettre les passeports la veille du naufrage sans en informer les armateurs, ni donner de consignes particulières au cas où la situation déjà critique se dégraderait encore et il est significatif que l'officier de quart, inspectant avec un projecteur l'avant du navire dans les heures précédant le naufrage, n'ait pas rendu compte de ses constatations alarmantes ; l'imprudence qui découle pour l'armateur d'avoir pris le risque d'une telle hétérogénéité sans s'assurer qu'elle ne nuisait pas à la sécurité du navire doit être tempérée par le fait qu'il n'est pas démontré que le prévenu ait été informé avant le naufrage des difficultés relationnelles à bord, par le fait que le commandant Richardeau est monté à bord quinze jours avant de prendre le commandement du navire, lui permettant de se familiariser avec le navire et son équipage ; le choix de Jean Le Coz comme expert, consultant, mandataire, et plus largement comme intermédiaire entre lui et les autres intervenants ne s'analyse pas comme une faute, celui-ci étant le plus compétent techniquement pour assumer toutes les tâches requises pour l'exploitation du navire et contrôler sa sécurité, en raison de son expérience comme ancien capitaine au long cours sur toutes les mers du globe et sur des navires importants, toujours très actif dans les associations d'anciens navigants et reconverti dans l'expertise maritime ; il n'en demeure pas moins qu'il n'a pas été défini le rôle exact de Jean Le Coz et que plus généralement, il s'est accommodé d'une gestion à moindre coût, ne tenant qu'une comptabilité sommaire de l'exploitation ; le refus du premier assureur contacté l'avait pourtant alerté, puisque celui-ci avait motivé son refus par la vétusté du navire, sa faible valeur, l'inexpérience des armateurs et un moteur principal difficile à approvisionner ; malgré les informations sur les avaries du moteur, connues dès avril 1999, il n'a pas tenu la société de classification informée, alors que des visites de sa part en pareil cas s'imposent ; de même, dès le 15 mars 1999, malgré un fax du commandant Thepaut à qui le commandant ukrainien de l'époque s'en était ouvert,

rapportant des problèmes d'étanchéité des ballasts, il n'a pas tenu informée la société de classification, ni pris alors de mesure de réparation, ni même cherché à en savoir davantage, alors pourtant qu'il a nécessairement été informé par son consultant de l'importance de cette défaillance ; il s'agit là d'une négligence caractérisée ; enfin, les derniers messages relatés ci-dessus, particulièrement alarmants du commandant de bord, n'ont donné lieu à aucune réaction, pas même pour s'informer sur d'éventuels besoins de secours ; il s'agit là d'une négligence caractérisée, en définitive, si certaines de ces fautes prises individuellement ne s'analysent pas en une faute caractérisée, leur accumulation conduit à retenir une telle faute, étant établi qu'il avait les moyens et les pouvoirs de veiller à la sécurité du navire, et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires permettant d'éviter sa perte et par suite la mort de certains membres d'équipage, risque d'une particulière gravité que chacun connaît ; le jugement qui a retenu sa culpabilité doit être confirmé ; que s'agissant d'André Spitzer, la Course réfère aux mêmes passages du jugement en ce qu'ils concernent André Spitzer dont le rôle en apparence est plus effacé ; il doit être relevé, comme le fait le tribunal, que comme son frère il a cherché à égarer les enquêteurs en se présentant quasiment comme sans domicile, vivant dans l'entreprise même de son frère, avec lequel il dit travailler quotidiennement dans des relations de collaboration étroite, ce qui est attesté par Jean Le Coz qui s'adressait indifféremment à l'un ou à l'autre à l'adresse unique qu'il leur connaissait ; il s'est présenté à certains interlocuteurs comme ayant eu une expérience maritime, et ce même après le naufrage auprès du commandant Bourgeois dépêché auprès des survivants pour son compte et celui de son frère, voulant par l'acquisition d'un navire assouvir un vieux rêve, raison pour laquelle il avait investi des économies dans l'acquisition du premier navire «United Victory» puis après la revente de celui-ci, réinvesti dans le Number One, encore qu'il prétende ne pas trop savoir les modalités précises de cette nouvelle opération, bien qu'il ait été alors le président, dirigeant officiel de la société Tricoma, au nom de qui le navire était acquis ; son expérience maritime en fait avait été limitée selon ce qu'il a ensuite indiqué, à diriger une flottille de pirogues de pêche en Afrique ; il admet avoir été informé par le commandant Jean Le Coz, en même temps que son frère, dans la mesure où ils étaient le plus souvent ensemble, avoir participé à certaines prises de décision, comme le choix du commandant Richardeau, ou encore avoir recommandé le recrutement des marins sénégalais, assuré grâce à l'une de ses relations personnelles - pour le reste, il soutient avoir peu participé à l'exploitation du navire, faisant selon lui une confiance totale à son frère, ne prenant pas de décision seul, si son frère était absent lors d'un compte rendu de Jean Le Coz ; il a même après le naufrage cosigné avec son frère une lettre aux assureurs, ce qui démontre son intérêt pour l'affaire ; il apparaît donc comme agissant de concert avec son frère, abondamment constamment dans le sens de celui-ci, signant le cas échéant les documents nécessaires, rencontrant, avec son frère, le commandant Richardeau avant son départ pour Singapour en avril 1999, preuve qu'il s'intéressait bien encore à la gestion et aussi après le naufrage le commandant Bourgeois, chargé d'aller gérer leurs intérêts ; il s'ensuit que, comme l'a relevé le tribunal, André Spitzer a bien été impliqué dans l'exploitation du navire jusqu'à la fin et par suite de son étroite association avec son frère, les divers reproches faits à celui-ci lui sont applicables ; la déclaration de culpabilité doit être confirmée (arrêt, pages 18 à 22) ;

"1°) alors qu'en estimant que l'acquisition d'un navire ancien et sur l'exploitation antérieure duquel les prévenus n'avaient eu que peu de renseignements constitue une négligence, tout en relevant que celle-ci est tempérée par le fait d'une part, qu'André et Raoul Spitzer se sont entourés des conseils de Jean Le Coz, particulièrement avisé et compétent dans le domaine de la navigation maritime, d'autre part, que l'expert local, le commandant Thepaut a constaté que des réparations étaient en cours, de sorte que la navigabilité du navire était acceptable, de troisième part que des compagnies d'assurances réputées ont accordé sans réserve leur garantie au taux maximum, enfin, que le navire bénéficiait d'un certificat de classification établi par une société qui le suivait depuis l'origine, de sorte qu'il résulte de l'ensemble de ces éléments que l'achat d'un tel navire ne pouvait, compte tenu des éléments portés à la connaissance des acquéreurs, constituer une faute, la cour d'appel a omis de tirer les conséquences légales de ses propres constatations et violé les textes susvisés ;

"2°) alors qu'en estimant que l'acceptation, par le commandant Richardeau, d'un salaire faible au regard de son expérience apparente traduit la recherche, par les demandeurs, d'une réduction des coûts, pour en déduire qu'une telle démarche est fautive en ce que l'acceptation d'un salaire faible pouvait révéler une perte de capacité chez un

commandant à la veille de la retraite, sans indiquer en quoi André et Raoul Spitzer, qui s'en sont remis à Jean Le Coz pour l'embauche du commandant Richardeau, connaissaient le niveau de salaire moyen prévu pour un tel poste, la cour d'appel, qui se détermine par un motif inopérant, a privé sa décision de toute base légale ;

"3°) alors qu'en indiquant que l'imprudence qui découle pour l'armateur d'avoir pris un risque lié à l'hétérogénéité de l'équipage, est tempérée par le fait qu'il n'est pas démontré que les prévenus aient été informés avant le naufrage des difficultés relationnelles à bord, et par le fait que le commandant Richardeau est monté à bord quinze jours avant de prendre le commandement du navire, ce qui lui a permis de se familiariser avec le navire et son équipage, la cour d'appel - qui ne précise pas si le choix du personnel de l'équipage est, ou non, imputé à faute - s'est déterminée par un motif inintelligible et a privé sa décision de toute base légale ; alors qu'en se déterminant par la circonstance que les derniers messages, particulièrement alarmants, du commandant de bord n'ont donné lieu à aucune réaction de la part des demandeurs, pas même pour s'informer sur d'éventuels besoins de secours, pour en déduire qu'il s'agit là d'une négligence caractérisée, tout en relevant que Jean Le Coz est resté muet aux messages du commandant Richardeau du 8 et du 10 juin 1999, alors que ces informations lui commandaient, lui le spécialiste, à tout le moins d'obtenir plus de précisions, voire de donner, ou recommander aux armateurs, des instructions adaptées, notamment quant au besoin de secours immédiat, ce dont il résulte qu'André et Raoul Spitzer n'ont pas été directement informés des difficultés de navigation affectant le navire dans les jours qui ont précédé le naufrage et, partant, qu'ils ne pouvaient avoir conscience du danger auquel les membres d'équipage étaient exposés, la cour d'appel a omis de tirer les conséquences légales de ses propres constatations et violé les textes susvisés" ;

Attendu que, pour déclarer Raoul et André Spitzer coupables d'homicides involontaires, l'arrêt retient, par motifs propres et adoptés, qu'en se lançant tardivement dans une activité d'armateurs alors qu'ils étaient dépourvus de toute expérience de la marine marchande, en achetant au prix de 420 000 dollars US un navire vétuste sans l'avoir examiné eux-mêmes, en confiant la direction de ce navire à un capitaine français proche de la retraite dont les faibles exigences salariales révélaient l'affaiblissement, en embauchant à bas prix un équipage hétérogène de marins ukrainiens et sénégalais, en ne prenant aucune mesure lorsque leur a été signalé le défaut d'étanchéité des ballasts, alors que ces défaillances leur imposaient d'informer la société de classification et de faire réparer le navire, les prévenus, qui n'ont pas réagi aux derniers messages, particulièrement alarmants, du capitaine du navire, ne serait-ce que pour s'informer sur d'éventuels besoins de secours, ont commis une série de négligences et d'imprudences qui entretiennent chacune un lien de causalité certain avec le dommage, et dont l'accumulation permet d'établir l'existence d'une faute caractérisée d'une particulière gravité dont ils ne pouvaient ignorer les conséquences;

Attendu qu'en l'état de ces énonciations procédant de leurs constatations souveraines, et dès lors que les fautes personnelles du capitaine d'armement n'exonèrent pas l'armateur de sa propre responsabilité, les juges ont justifié leur décision ;

D'où il suit que le moyen ne saurait être admis ;

Sur le deuxième moyen de cassation, proposé par la société civile professionnelle Waquet Farge et Haza, pour Jean Le Coz, et pris de la violation des articles 721-1, 121-3, 221-6, 221-5 et 221-10 du Code pénal, de l'article 45 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ensemble les articles 591 et 593 du Code de procédure pénale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré le demandeur coupable d'homicide involontaire ;

"aux motifs que, "bien que ses relations avec Raoul et André Spitzer n'aient pas été formalisées par un écrit, il apparaît que le concours qu'il leur a apporté, moyennant rétribution de 10 000 francs mensuels (ce qu'il a tenté de dissimuler au début de l'enquête), ne s'est pas limité au rôle de simple consultant, mais, comme le relève avec pertinence le tribunal, qu'il a participé à l'exploitation du navire de manière déterminante étant intermédiaire obligé entre les divers intervenants qu'il avait suggéré de choisir ou de recruter et André et Raoul Spitzer, assumant ainsi le rôle de ce qu'il est convenu d'appeler un super intendant ou capitaine d'armement (...) ; qu'ayant eu à se rendre à bord avant la signature de l'acte de réception du navire, il a dû se rendre compte de l'état du navire ; (...) que son rôle a été déterminant dans le choix du

commandant Richardeau et il s'est nécessairement convaincu que celui-ci n'avait plus les compétences adaptées à une navigation risquée dans une région du globe mal connue de lui ; que son rôle est également déterminant dans le mode de gestion au quotidien tant avec les fournisseurs, affréteurs ou leurs intermédiaires, les autorités portuaires et le commandant de bord, ce dernier rendant compte régulièrement de ses faits et gestes et recevant en retour ordres et instructions, même dans les moindres détails, aussi bien dans la gestion nautique que commerciale du navire, ainsi que l'analyse le tribunal (p. 44) ; (...) que malgré une intervention au quotidien et dans les moindres détails, avec exigence d'une information permanente, Jean Le Coz va rester muet aux messages du commandant Richardeau du 8 et du 10 juin, alors que ces informations lui commandaient, lui le spécialiste, à tout le moins d'obtenir plus de précisions, voire de donner, ou de recommander aux armateurs des instructions adaptées, notamment quant au besoin de secours immédiat ; qu'il s'agit là d'un ensemble de négligences actives et passives qui, pour un expert maritime aussi compétent, disposant des moyens d'action auprès des armateurs, ont contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage et qui s'analysent en raison même de cette compétence en une faute caractérisée, exposant autrui à un risque grave que par expérience il ne pouvait ignorer, ainsi que l'a justement relevé le tribunal en ce qui le concerne" (arrêt attaqué p. 22-23) ;

"1°) alors, d'une part, que la faute caractérisée visée à l'article L. 121-3 du nouveau Code pénal s'entend d'une faute d'une évidence particulière, ce qui exclut qu'elle puisse être constituée par un ensemble de manquements qui, isolément considérés, ne constituent pas chacun une faute caractérisée ; que méconnaît cette règle, en violation des textes susvisés, l'arrêt qui déduit sa culpabilité du demandeur « d'un ensemble de négligences actives et passives » dont aucune n'est, en soi, qualifiée de faute caractérisée ;

"2°) alors, en tout état de cause, que nul n'étant responsable que de son propre fait, ne commet pas de faute le capitaine d'armement qui ne procède pas lui-même à la vérification de l'état du navire et qui, conformément à la réglementation applicable audit navire, délègue cette tâche à une société agréée ; qu'en reprochant, au contraire, au demandeur, de ne pas s'être rendu compte lui-même de l'état du navire lors d'une visite à son boni, tout en constatant que ledit navire avait subi les opérations de classification et de certification de la société NKK la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision au regard des textes susvisés ;

"3°) alors, de la même façon, que nul n'étant responsable que de son propre fait, ne commet pas de faute le capitaine d'armement qui ne procède pas lui-même à la vérification des compétences du capitaine de bord mandaté pour commander un navire lorsque celui-ci est doté de tous les diplômes, brevets et certificats légalement requis ; qu'en affirmant le contraire, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision au regard des textes susvisés ;

"4°) alors, de quatrième part, que le capitaine d'armement d'un navire de commerce a l'obligation de laisser le commandant de bord maître de ses décisions de navigation ; que ne justifie pas légalement sa décision au regard des textes susvisés la cour d'appel qui impute la faute au demandeur le fait qu'il n'ait pas conseillé activement et continuellement le commandant de bord tout en constatant qu'il n'était lui-même que capitaine d'armement du navire";

Sur le troisième moyen de cassation, proposé par la société civile professionnelle Waquet, Farge et Hazan, pour Jean Le Coz, et pris de la violation des articles 121-3, 221-6, 221-8 et 221-10 du Code pénal, de l'article 45 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ensemble les articles 591 et 593 du Code de procédure pénale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré le demandeur comble d'homicide involontaire ;

"aux motifs que, « sur les causes du naufrage : (..) les causes immédiates du naufrage sont de deux ordres qui se conjuguent à savoir le mauvais état du navire et une série d'erreurs humaines à savoir : - l'absence d'installation des prélaris ; (...) que les rapports d'expertise concordent pour attribuer à cette absence d'étanchéité la cause déterminante du naufrage (..) - la vétusté du navire attestée par son âge, par les rapports successifs de la société NKK qui lors des inspections a relevé de manière réitérée des corrosions très sévères des tôles et éléments de structure, entraînant la

nécessité de remplacements importants de tôles de bordé, de membrures, de plafonds de tank (.) - la poursuite de la route alors que la cale avant se remplissait, que le peak avant pompé efficacement dans un premier temps se remplissait à nouveau, que le bateau avait une assiette négative (sur le nez), aggravant les risques d'invasion des cales et rendant plus difficiles les pompages, alors que selon les experts en accord sur ce point, le stoppage travers à la mer du navire et le pompage en continu aurait permis l'assèchement de la cale n° 1 ; - l'absence de consignes claires quant aux rapports entre le commandant de bord et l'armement, attestés par l'absence de mandat précis donné au commandant Jean Le Coz qui quelle que soit sa compétence rendait compte à des mandants incapables, en raison de leur inexpérience de lui donner des instructions adaptées ou de se décharger sur lui de toute décision intéressant la sécurité du navire (...) - la capacité du commandant Richardeau à commander un tel navire, bien que titulaire des diplômes requis, y compris celui d'officier radio qu'il a passé avec succès préalablement à son embarquement ; mais qu'il était déjà âgé de 63 ans, avait peu navigué depuis huit années et avait effectué une grande partie de sa carrière comme pilote au port de Dakar (..) - l'hétérogénéité de l'équipage, en nombre et qualification pourtant suffisants et même au-delà des minima exigés par les conventions internationales qui selon les événements de la dernière journée et une correspondance de l'un des marins sénégalais révèle cependant une communication imparfaite voire des tensions (arrêt attaqué p. 17-18)

"et aux motifs que sur la culpabilité de Jean Le Coz : que bien que ses relations avec Raoul et André Spitzer n'aient pas été formalisées par un écrit il apparaît que le concours qu'il leur a apporté, moyennant rétribution de 10 000 francs mensuels (ce qu'il a tenté de dissimuler au début de l'enquête), ne s'est pas limité au rôle de simple consultant, mais, comme le relève avec pertinence le tribunal, qu'il a participé à l'exploitation du navire de manière déterminante étant intermédiaire obligé entre les divers intervenants qu'il avait suggéré de choisir ou de recruter et André et Raoul Spitzer, assumant ainsi le rôle de ce qu'il est convenu d'appeler un super intendant ou capitaine d'armement (..) ; qu'ayant eu à se rendre à bord avant la signature de l'acte de réception du navire, il a dû se rendre compte de l'état du navire ; (...) que son rôle a été déterminant dans le choix du commandant Richardeau et il s'est nécessairement convaincu que celui-ci n'avait plus les compétences adaptées à une navigation risquée dans une région du globe mal connue de lui ; que son rôle est également déterminant dans le mode de gestion au quotidien tant avec les fournisseurs, affréteurs ou leurs intermédiaires, les autorités portuaires et le commandant de bord, ce dernier rendant compte régulièrement de ses faits et gestes et recevant en retour ordres et instructions, même dans les moindres détails, aussi bien dans la gestion nautique que commerciale du navire, ainsi que l'analyse le tribunal (p. 44); (...) que malgré une intervention au quotidien et dans les moindres détails, avec exigence d'une information permanente, Jean Le Coz va rester muet aux messages du commandant Richardeau du 8 et du 10 juin, alors que ces informations lui commandaient, lui le spécialiste, à tout le moins d'obtenir plus de précisions, voire de donner, ou de recommander aux armateurs des instructions adaptées, notamment quant au besoin de secours immédiat; qu'il s'agit là d'un ensemble de négligences actives et passives qui, pour un expert maritime aussi compétent, disposant des moyens d'action auprès des armateurs, ont contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage et qui s'analysent en raison même de cette compétence en une faute caractérisée, exposant autrui à un risque grave que par expérience il ne pouvait ignorer, ainsi que l'a justement relevé le tribunal en ce qui le concerne » (arrêt attaqué p. 22-23) ;

"1°) alors, d'une part, que pour qu'une personne physique à laquelle est imputable une faute caractérisée puisse être déclarée coupable d'homicide involontaire, il faut que sa faute ait créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation, du dommage, ce qui n'est pas le cas lorsque le dommage en cause s'explique intégralement par d'autres facteurs, excluant ainsi tout lien de cause à effet, fût-il indirect, entre la faute litigieuse et l'accident déploré ; que par ailleurs, en droit maritime, le capitaine d'un navire est seul maître des décisions nautiques, même si l'organisation du transport comporte un capitaine d'armement, auquel, le cas échéant, il peut demander son avis ; qu'au cas présent, il ressort des propres constatations de l'arrêt attaqué que le naufrage du navire s'explique exclusivement par les choix nautiques du capitaine du navire, qui a décidé, souverainement, d'appareiller avec un navire gité, même à quai, de ne pas installer de pré-larts (bâches) pour assurer l'étanchéité des cales, de ne pas modifier son cap par rapport à l'axe des vagues cependant que celles-ci étaient formées et que le vent

forcissait ; qu'en déclarant, malgré tout, Jean Le Coz pénalement responsable du naufrage pour une prétendue faute caractérisée sans aucun lien avec le dommage, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision au regard des textes susvisés ;

"2°) alors, d'autre part, qu'une personne physique à laquelle est imputée une faute caractérisée n'est pas pénalement responsable si la faute en cause est sans lien avec le dommage allégué ; qu'au cas présent, il résulte des propres constatations de l'arrêt attaqué, que les comportements imputés à Jean Le Coz, tenant, pour l'essentiel, à son rôle de capitaine d'armement, au choix d'un navire de construction ancienne ainsi qu'au choix d'un commandant de bord âgé, à les supposer fautifs, s'ils participent de la description de la situation dans laquelle s'est produit l'accident, sont sans lien de cause à effet, même indirect, avec le naufrage ; qu'en retenant malgré tout Jean Le Coz dans les liens de la prévention, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision au regard des textes susvisés" ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, pour déclarer Jean Le Coz coupable d'homicides involontaires, l'arrêt relève en premier lieu que, capitaine au long cours, titulaire de certificats de formation spécialisée notamment en matière de structure des coques, ayant exercé successivement les fonctions de pilote, de commandant en second sur un méthanier et de commandant de bord sur des tankers, puis pratiqué, depuis son admission au bénéfice de la retraite, une activité libérale de consultant et d'expert maritime qui l'a conduit à fonder une association d'experts maritimes qu'il préside, il a, en contrepartie d'une rémunération de 10 000 francs par mois versée en espèces et du remboursement de ses frais, exercé les fonctions, nouvelles pour lui, de superintendant et de capitaine d'armement pour les frères Spitzer ;

Que les juges soulignent ensuite que, dans l'exercice de ces fonctions, Jean Le Coz a signé, le 1^{er} octobre 1998, le procès-verbal de livraison du navire après avoir, le 15 septembre 1998, appris de son correspondant local, l'expert maritime Thépaut, que le sablage et la peinture d'une partie de la quille juxtant une cale, où des plaques de rouille s'arrachaient à la main, avaient dû être repris au tout dernier moment, et avoir, le 26 septembre 1998, visité l'embarcation à Bangkok ; qu'il a eu un rôle déterminant dans le choix du capitaine, a personnellement recruté les membres ukrainiens de l'équipage et contrôlait quotidiennement, à partir de la messagerie électronique installée à son domicile breton, les déplacements, l'entretien, l'avitaillement et l'affrètement du navire, en rendant compte sans délai à ses commettants de ses décisions et de ses échanges avec le capitaine ;

Qu'ils retiennent qu'en recrutant un capitaine dont les compétences ne s'étendaient pas à une navigation risquée dans une région du globe qu'il connaissait mal, en se bornant, alors qu'il était informé en détail par Jacques Richardeau des avaries du moteur et des conséquences du défaut d'étanchéité des ballasts que Jean-Paul Thépaut lui avait signalé le 15 mars 1999, à faire acheminer jusqu'au navire les pièces nécessaires à la réparation du moteur à bord, en vue de la poursuite de la navigation, sans prendre de mesure tendant à la restauration de la navigabilité du navire, et en n'apportant aucune réponse aux messages des 8 et 10 juin 1999 du capitaine, qui justifiaient la quête d'informations complémentaires en vue de déterminer si un secours immédiat n'était pas nécessaire, Jean-Paul Le Coz a contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter et e commis une série de négligences qui entretiennent chacune un lien de causalité certain avec le dommage, et dont l'accumulation permet d'établir l'existence d'une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer ;

Attendu qu'en l'état de ces énonciations procédant de ses constatations souveraines, et dès lors que l'intervention de la société de classification ne décharge pas le capitaine d'armement de la responsabilité pénale qu'il encourt personnellement pour des actes ou abstentions fautifs entretenant un lien de causalité avec le dommage, la cour d'appel a justifié sa décision sans porter atteinte au principe selon lequel le capitaine du navire exerce le commandement à bord ;

D'où il suit que les moyens ne sauraient être accueillis ;

Sur le premier moyen de cassation, proposé par la société civile professionnelle Piwnica et Molinié, pour la société Nippon Kalii Kyokai, et pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 7214, 121-2, 121-3, 221-6, 221-7 du Code pénal, 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré la société Nippon Kajji Kyokai coupable d'homicide involontaire et l'a condamnée à une amende de 200 000 euros ;

"aux motifs que tous les cinq ans la société NKK se devait d'effectuer une visite dite "spéciale" manifestée par une inspection très poussée, la dernière en date ayant commencé en novembre décembre 1997 et s'étant achevée en septembre 1998, juste avant la vente ; que la société connaissait les graves problèmes de corrosion affectant le navire, ayant exigé dans le passé le remplacement de tôles, affectées de sévères corrosions ; elle connaissait aussi les réticences du précédent armateur à réaliser les travaux nécessaires, déjà très importants en 1990 et encore en 1993, avec des délais non respectés, puis à nouveau en 1995 ; que la première étape de la visite spéciale réalisée en novembre décembre 1997 a fait l'objet d'un rappel en mars 1998 de prescriptions non exécutées et notamment des mesures d'épaisseur, ce qui fut rappelé lors d'une visite annuelle à Bangkok en avril 1998 ; qu'or la dernière étape de la dernière visite spéciale, accompagnée de travaux, a été effectuée en août et septembre 1998, alors que le navire était en vente, dans un chantier naval auquel partie des travaux d'inspection a été déléguée, bien que ledit chantier n'était pas agréé par la société NKK pour une telle délégation, ce qui conduit à mettre en cause la fiabilité du dernier contrôle ; que devant la Cour, la société NKK expose qu'elle a commis l'erreur de produire son règlement interne de 1999 prévoyant une subdélégation à des chantiers préalablement agréés, ce qui n'était pas le cas antérieurement et notamment lors de la visite spéciale de 1998, de sorte qu'il ne peut lui être fait le reproche de n'avoir pas respecté sa propre réglementation ; qu'il n'en demeure pas moins qu'il y a bien eu directement par son propre inspecteur ou par le chantier un manque de rigueur dans le contrôle ; que ce manque de rigueur du contrôle, souligné par les experts, est corroboré par le fait que les rescapés ont fait état de deux réparations de fortune constatées avant le naufrage, sur des tôles de la coque (points de soudure pour boucher de petits trous de corrosion et batardeau de ciment) qui révèlent soit un contrôle insuffisant de réparations déjà existantes, soit un contrôle insuffisant de l'épaisseur des tôles dont il est peu raisonnable de penser qu'elles aient pu se corroder au point d'être percées en aussi peu de temps, si leur épaisseur était encore correcte neuf mois plus tôt ; que de même les trous de corrosion révélés tant par les rescapés que par le dernier fax du commandant, et notamment celui sous la ligne de flottaison, bouché sommairement avec une pinoche, relèvent de la même insuffisance ; que le fax du commandant Thépaut du 16 septembre 1998, informant les armateurs de la mise en peinture au dernier moment, de quelques mètres de tôle sous la ligne de flottaison, à son initiative et non à celle du propriétaire de l'époque ou sur l'intervention de la société NKK corrobore l'insuffisant contrôle du chantier ou de son inspecteur; que le rapport précédent du commandant Thépaut établi courant août 1998 fait état de réparations importantes en cours dont le rapport de classification ne souffle mot, ce qui conforte l'analyse de graves négligences dans le suivi du travail de ce chantier de réparation navale, à un moment essentiel de la vie du navire, changeant de propriétaire ; que ces négligences commises par le représentant local de la société NKK, au mépris de ses propres règles sur les opérations d'inspection, ont été avalisées par les organes ou représentants habilités de la société, puisque selon ce qui a été expliqué à la cour par le représentant de cette société, des procédures internes de contrôle hiérarchique existent pour garantir la fiabilité des rapports émis, de sorte que c'est bien un représentant qualifié de cette société qui en le signant a engagé la responsabilité de celle-ci ; que ces négligences en ce qu'elles ont laissé un navire dont la coque a montré sa corrosion quelques mois plus tard, contribuant partiellement à l'envahissement de la cale et par suite contribuant au naufrage, alors pourtant que la société garantissait une épaisseur minimale pour cinq ans et à tout le moins pour un an et qu'elle disposait précisément de tous les moyens pour ce faire, ont participé aux causes du naufrage et par suite aux infractions d'homicides involontaires reprochées ;

« 1°) alors qu'une délégation de pouvoir suppose l'existence d'un contrat de travail entre le préposé, personne physique, et la personne morale ; qu'en retenant une faute commise par le chantier» à qui avait été déléguée une partie des travaux d'inspection sans s'expliquer sur les conditions de cette délégation, et sans rechercher quelle personne physique de ce « chantier », unie à la société NKK par un contrat de travail, aurait été délégataire, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision ;

« 2° alors qu'en retenant qu'une faute dans les opérations de contrôle avait été commise soit par l'inspecteur, soit par le chantier, sans indiquer précisément à quelle personne cette faute était imputable, la cour d'appel s'est fondée sur des motifs hypothétiques et n'a pas légalement justifié sa décision ;

"3°) alors que la responsabilité pénale d'une personne morale ne peut être engagée que s'il est établi qu'une infraction a été commise par son représentant, pour son propre compte ; qu'en se bornant à faire état d'une procédure interne de contrôle hiérarchique au sein de la société NKK et du fait qu'un représentant avait signé le rapport final sur le contrôle du navire le Number One, la cour d'appel n'a pas caractérisé l'imputabilité de la faute dans le contrôle du navire qu'aurait commise soit l'inspecteur directement, soit le chantier à qui une partie des travaux d'inspection aurait été déléguée à un représentant de la société NKK en violation des textes susvisés" ;

Sur le second moyen de cassation proposé par la société civile professionnelle Piwnica et Molinié, pour la société Nippon Kaiji Kyokai, et pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 221- 6 du Code pénal, 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré la société Nippon Kaiji Kyokai coupable d'homicide involontaire et l'a condamnée à une amende de 200 000 euros ;

"aux motifs, d'une part, que les causes immédiates du naufrage sont de deux ordres qui se conjuguent à savoir le mauvais état du navire et une série d'erreurs humaines à savoir : - l'absence d'installation des prélaris, alors que le navire était conçu avec des cales largement ouvertes et que les panneaux de fermeture (les pontons) n'étaient pas jointifs et que le navire allait naviguer dans une zone soumise à la mousson et donc au risque de voir des paquets de mer échouer sur le pont ; certains rescapés ont bien précisé que la cale n°1, située à l'avant et donc plus exposée recevait ainsi des entrées d'eau par ces panneaux non jointifs ; dans son dernier messages le commandant l'indique aussi ; les rapports d'expertise concordent pour attribuer à cette absence d'étanchéité la cause déterminante du naufrage ; que les rescapés ont précisé aussi que les prélaris n'étaient installés que pour les transports de marchandises craignant la mouille ; il doit être relevé qu'il n'y a eu aucun litige relatif aux transports de sel, ce qui suppose qu'ils étaient bien placés en pareil cas ; leur installation en cas de transport en pontée de billes de bois était une cause de dommages pour eux en l'absence de protection par bois de fardage ; toutefois rien ne prouve que les armateurs aient donné des consignes tendant à la non installation des prélaris en pareil cas ; mais ils n'ont pris aucune disposition pour prévoir à bord des bois de fardage afin de les installer, alors même que dès l'origine le rapport Thépaut précisait que les pontons n'étaient pas jointifs et que le système de bâchage était un peu archaïque ; - la vétusté du navire attestée par son âge, par les rapports successifs de la société NKK qui lors des inspections a relevé de manière réitérée des corrosions très sévères des tôles et éléments de structure, entraînant la nécessité de remplacements importants de tôles de bordé, de membrures, de plafonds de tank..., d'où il ressort que les corrosions de tôle sont allées en s'amplifiant avec les années ; le rapport du commandant Thépaut corrobore cette analyse ainsi que les pannes de moteur à répétition, les déclarations des rescapés quant à diverses fuites (peak avant, cales) ou diverses réparations sommaires sur la coque et notamment celle opérée en urgence pour obturer sommairement un trou de corrosion par où l'eau entrait ; les dysfonctionnements constatés sur les remplissages des ballasts vont dans le même sens, ainsi dès le départ de Bintulu, les ballastages n'ont pas réussi à corriger la gîte sur tribord ; - la poursuite de la route alors que la cale avant se remplissait, que le peak avant pompé efficacement dans un premier temps se remplissait à nouveau, que le bateau avait une assiette négative (sur le nez), aggravant les risques d'envahissement des cales et rendant plus difficiles les pompages, alors que selon les experts en accord sur ce point, le stoppage travers à la mer du navire et le pompage en continu aurait permis l'assèchement de la cale n°1 ; - l'absence de consignes claires quant aux rapports entre le commandant de bord et l'armement, attestés par l'absence de mandat précis donné au commandant Jean Le Coz qui quelle que soit sa compétence rendait compte à des mandants incapables, en raison de leur inexpérience de lui donner des instructions adaptées ou de se décharger sur lui de toute décision intéressant la sécurité du navire, alors que les moyens de communication mis en place permettaient une information réciproque en temps réel ; à cet égard il est constant que tous les incidents n'ont pas été répercutés aussitôt et qu'en retour, le dernier message, malgré

les informations alarmantes n'a pas donné lieu à réaction de quiconque, ne serait-ce que pour avoir des informations plus précises, alors que la convention internationale STCW 95 prescrit aux compagnies de s'assurer de la sécurité de l'exploitation du navire et à ce titre de fournir au capitaine de chaque navire les procédures à suivre en matière de veille de sécurité et en cas d'urgence ; ce capitaine doit être en mesure de faire face aux mesures d'urgence intéressant la navigation et être apte à déterminer l'origine des voies d'eau et prendre les mesures pour les maîtriser ; l'absence de compte rendu et de concertation pour déterminer les procédures et les mesures à prendre pour combattre la voie d'eau identifiée en cale montre que ces prescriptions n'ont pas été respectées ; - la capacité du commandant Richardeau à commander un tel navire, bien que titulaire des diplômes requis, y compris celui d'officier radio qu'il a passé avec succès préalablement à son embarquement ; mais il était déjà âgé de 63 ans, avait peu navigué depuis huit années et avait effectué une grande partie de sa carrière comme pilote au port de Dakar ; cette situation se déduit de son silence dans les dernières heures, où il rend compte d'une situation préoccupante sur un mode compris comme humoristique « on pompe comme des « Shadocks », alors que simultanément il remettait les passeports aux membres de l'équipage (geste perçu par tous les gens de mer comme l'indication d'une situation à haut risque), qu'il ne mettait pas en place de procédure de veille renforcée, n'étant ainsi avisé par l'officier de quart qu'au moment ultime, bien que celui-ci depuis plusieurs heures était visiblement inquiet selon les rescapés et bien qu'il ait fait état devant son équipage de l'éventualité de faire appel à un remorqueur ; il est en outre assez significatif qu'il ait accepté un faible salaire au regard des responsabilités qui lui étaient confiées et de l'expérience qui devait être la sienne ; il a enfin laissé son second capitaine omettre de disposer les prélaris avant le chargement en pontée, comme cela s'était fait antérieurement pour les billes de bois, mais hors période de mousson d'été ; - l'hétérogénéité de l'équipage, en nombre et qualification pourtant suffisants et même au-delà des minima exigés par les conventions internationales (conventions SOLAS) qui selon les événements de la dernière journée et une correspondance de l'un des marins sénégalais révèle cependant une communication imparfaite, voire des tensions ; cette situation se déduit également de la relève importante en quelques mois d'exploitation seulement et de la volonté exprimée par plusieurs de démissionner avant la fin de leur contrat ;

« aux motifs, d'autre part, que ni les armateurs Raoul et André Spitzer ni l'expert maritime Jean Le Coz, informés dès le 15 mars 1999 par un fax du commandant Thepaut, lui-même expert maritime, des avaries du moteur et des problèmes d'étanchéité des ballasts, n'ont tenu informée la société de classification chargée de surveiller la sécurité, ni fait prendre une quelconque mesure de contrôle ni pris de mesures de réparation, ce qui constitue des fautes caractérisées exposant autrui à un risque d'une particulière gravité que chacun connaît ;

"aux motifs, enfin, que tous les cinq ans la société NKK se devait d'effectuer une visite dite spéciale » manifestée par une inspection très poussée, la dernière en date ayant commencé en novembre décembre 1997 et s'étant achevée en septembre 1998, juste avant la vente ; que la société connaissait les graves problèmes de corrosion affectant le navire, ayant exigé dans le passé le remplacement de tôles, affectées de sévères corrosions ; elle connaissait aussi les réticences du précédent armateur à réaliser les travaux nécessaires, déjà très importants en 1990 et encore en 1993, avec des délais non respectés, puis à nouveau en 1995 ; que la première étape de la visite spéciale réalisée en novembre décembre 1997 a fait l'objet d'un rappel en mars 1998 de prescriptions non exécutées et notamment des mesures d'épaisseur, ce qui fut rappelé lors d'une visite annuelle à Bangkok en avril 1998 ; qu'or la dernière étape de la dernière visite spéciale, accompagnée de travaux, a été effectuée en août et septembre 1998, alors que le navire était en vente, dans un chantier naval auquel partie des travaux d'inspection a été déléguée, bien que ledit chantier n'était pas agréé par la société NKK pour une telle délégation, ce qui conduit à mettre en cause la fiabilité du dernier contrôle ; que devant la Cour, la société NKK expose qu'elle a commis l'erreur de produire son règlement interne de 1999 prévoyant une subdélégation à des chantiers préalablement agréés, ce qui n'était pas le cas antérieurement et notamment lors de la visite spéciale de 1998, de sorte qu'il ne peut lui être fait le reproche de n'avoir pas respecté sa propre réglementation ; il n'en demeure pas moins qu'il y a bien eu directement par son propre inspecteur ou par le chantier un manque de rigueur dans le contrôle ; que ce manque de rigueur du contrôle, souligné par les experts, est corroboré par le fait que les rescapés ont fait état de deux réparations de fortune constatées avant le naufrage, sur des tôles

de la coque (points de soudure pour boucher de petits trous de corrosion et batardeau de ciment) qui révèlent soit un contrôle insuffisant de réparations déjà existantes, soit un contrôle insuffisant de l'épaisseur des tôles dont il est peu raisonnable de penser qu'elles aient pu se corroder au point d'être percées en aussi peu de temps, si leur épaisseur était encore correcte neuf mois plus tôt; que de même les trous de corrosion révélés tant par les rescapés que par le dernier fax du commandant, et notamment celui sous la ligne de flottaison, bouché sommairement avec une pinoche, relèvent de la même insuffisance ; que le fax du commandant Thépaut du 16 septembre 1998, informant les armateurs de la mise en peinture au dernier moment, de quelques mètres de tôle sous la ligne de flottaison, à son initiative et non à celle du propriétaire de l'époque ou sur l'intervention de la société NKK corrobore l'insuffisant contrôle du chantier ou de son inspecteur ; que le rapport précédent du commandant Thépaut établi courant août 1998 fait état de réparations importantes en cours dont le rapport de classification ne souffle mot, ce qui conforte l'analyse de graves négligences dans le suivi du travail de ce chantier de réparation navale, à un moment essentiel de la vie du navire, changeant de propriétaire ; que ces négligences commises par le représentant local de la société NKK, au mépris de ses propres règles sur les opérations d'inspection, ont été avalisées par les organes ou représentants habilités de la société, puisque selon ce qui a été expliqué à la cour par le représentant de cette société, des procédures internes de contrôle hiérarchique existent pour garantir la fiabilité des rapports émis, de sorte que c'est bien un représentant qualifié de cette société qui en le signant e engagé la responsabilité de celle-ci ; que ces négligences en ce qu'elles ont laissé un navire dont la coque a montré sa corrosion quelques mois plus tard, contribuant partiellement à l'envahissement de la cale et par suite contribuant au naufrage, alors pourtant que la société garantissait une épaisseur minimale pour cinq ans et à tout le moins pour un an et qu'elle disposait précisément de tous les moyens pour ce faire, ont participé aux causes du naufrage et par suite aux infractions d'homicides involontaires reprochées ;

« 1°) alors que le délit d'homicide involontaire suppose l'existence d'un lien de causalité certain entre la faute et le dommage, que la cour d'appel, qui constatait expressément dans sa décision que la cause déterminante du naufrage était une absence d'étanchéité due à une déficience majeure dans la fermeture des cales du fait de l'absence d'installation des prélaris destinés à pallier le caractère non jointif des pontons ayant entraîné l'envahissement massif des cales par la mer en période de mousson, ne pouvait, sans se contredire, faire état du prétendu rôle causal dans le naufrage des négligences au demeurant hypothétiques de la société NKK résultant d'un prétendu contrôle insuffisant des réparations et de l'épaisseur des tôles de la coque;

"2°) alors que la société NKK soulignait clans ses conclusions régulièrement déposées devant la cour d'appel que les éventuelles entrées d'eau par les trous de corrosion de la coque qui lui seraient imputables ne pouvaient avoir joué qu'un rôle négligeable, les entrées d'eau dues à l'absence d'installation des prélaris étant de 600 m³/h tandis que les entrées d'eau dues à des trous de corrosion n'étaient que de 3 m³/h suivant l'expert Bindel ; qu'en ne s'expliquant pas sur cet argument péremptoire, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ;

"3°) alors que la cour d'appel ne pouvait, sans se contredire et méconnaître le rôle des sociétés de classification en matière maritime, faire état de prétendus défauts de surveillance par la société NKK de l'état de la coque du cargo Number One cependant qu'elle constatait expressément que les armateurs Raoul et André Spitzer et Jean Le Coz, tenus informés dès le 15 mars 1999 par l'expert maritime le commandant Thepaut, relativement à des problèmes d'étanchéité des ballasts, avaient omis d'en informer la société de classification NKK ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, pour déclarer la société Nippon Kaiji Kyokai coupable d'homicides involontaires, l'arrêt relève que c'est à la demande du premier propriétaire du navire que cette personne morale de droit japonais, membre de l'association internationale des sociétés de classification (IACS), a effectué la cinquième visite spéciale du navire, qu'elle suivait depuis sa construction, et que la délivrance du certificat de classe à l'issue de ce contrôle a permis la conclusion de la vente et l'attribution du pavillon, dit économique, choisi par le nouvel armement ;

Que les juges retiennent qu'en déléguant la responsabilité de la seconde phase de la visite, du 14 août au 21 septembre 1998, à un chantier qu'elle n'avait pas homologué, et en exerçant un contrôle insuffisant sur les appréciations de ce sous-traitant relatives à la qualité des réparations préalablement exécutées, à l'épaisseur des tôles, et à l'étanchéité du bateau dont la coque souffrait d'une corrosion avancée, la société de certification a commis de graves négligences ayant un lien de causalité certain avec la perte du navire et le décès des victimes ;

Qu'ils ajoutent qu'il s'évince des pièces de procédure et de la déposition à l'audience du directeur général de la société que les infractions ainsi relevées ont été commises pour le compte de la compagnie Nippon Kaiji Kyokai, par son représentant hiérarchiquement désigné, signataire du rapport de classification déposé le 21 septembre 1998, à l'issue de la seconde phase de la visite spéciale ;

Attendu qu'en l'état de ces énonciations procédant de son appréciation souveraine des faits et circonstances de la cause, ainsi que des éléments de preuve contradictoirement débattus, la cour d'appel a justifié sa décision ;

D'où il suit que les moyens ne sauraient être accueillis ; Et attendu que l'arrêt est régulier en la forme ;

REJETTE les pourvois ;

FIXE à 1 000 euros la somme qu'André Spitzer, Raoul Spitzer, Jean Le Coz et la société Nippon Kyokai devront, chacun, payer à la Fédération générale des transports et de l'équipement CFDT au titre de l'article 618-1 du Code de procédure pénale ;

FIXE à 1 000 euros la somme qu'André Spitzer, Raoul Spitzer, Jean Le Coz, et la société Nippon Kaiji Kyokai devront, chacun, payer à Irina Nikolayevna Pletenchuk, épouse Tselkovoy, Irina Vladimirovna Medushevskaya, Yullia Mikhaylovna Tovstopyat, Elena Viktorovna Zheludkova, Irina Nikolayevna Altukhcva, Irina Alexeyevna Utylyeva, Audrey Utyltev, Viadislav Tovstopyat, et Yury Leonidovitch Tovstopyat, au titre de l'article 618-1 du Code de procédure pénale ;

Ainsi jugé et prononcé par la Cour de cassation, chambre criminelle, en son audience publique, les jour, mois et an que dessus ;

Etaient présents aux débats et au délibéré : M. Cotte président, M. Blondet conseiller rapporteur, MM. Farge, Le Corroller, Castagnède conseillers de la chambre, Mme Guihal, MM. Chaumont, Delbano conseillers référendaires ;

Avocat général : M. Charpenel

Greffier de chambre : M. Souchon ;

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