







**Dalloz actualité 06 mai 2021****Accident lors d'une promenade aérienne à titre gratuit : utile rappel sur le régime de responsabilité****Civ. 1re, 8 avr. 2021, F-P, n° 19-21.842****Xavier Delpech****Résumé**

Une promenade aérienne effectuée par un particulier à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis aux seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et la responsabilité de ce particulier ne peut être engagée que si la victime prouve qu'il a commis une faute.



À l'occasion d'un tragique accident aérien, la Cour de cassation revient sur le régime de responsabilité applicable au transport aérien à titre gratuit. Les faits de l'espèce méritent d'être brièvement relatés. Un aéronef appartenant à un aéroclub ayant le statut d'association s'est écrasé, provoquant la mort de son pilote et de ses passagers. La fille d'un passager a assigné en indemnisation l'association, dont la responsabilité a été écartée, ainsi que la veuve du pilote, en sa qualité d'héritière de celui-ci (laquelle a appelé en garantie l'assureur du pilote). Elle obtient gain de cause devant la cour d'appel de Bordeaux, mais son arrêt est cassé. Cette censure est, à la vérité, des plus logiques.


En effet, la cour d'appel s'est fondée, pour condamner la veuve à verser à la fille de la victime diverses indemnités, sur le droit commun de la responsabilité. Plus précisément, elle a mené un raisonnement en deux étapes. Elle a d'abord considéré que le vol litigieux ne pouvait être qualifié de « transport aérien » au sens de l'article L. 6400-1 du code des transports aux motifs qu'il n'avait pas pour objet d'amener des passagers d'un point de départ vers un point de destination et qu'il ne s'agissait pas non plus d'un baptême de l'air ni d'un vol à titre onéreux. Elle a ensuite estimé que la responsabilité du pilote, en l'absence de faute de sa part, devait être retenue sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1<sup>er</sup>, devenu 1242 du code civil, siège de la responsabilité du fait d'autrui.

L'arrêt d'appel est censuré au visa de l'article L. 322-3 du code de l'aviation civile, devenu l'article L. 6421-4 du code des transports. Pour la Cour de cassation, « il résulte de ce texte qu'une promenade aérienne effectuée par un particulier à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis aux seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et que la responsabilité de ce particulier ne peut être engagée que si la victime prouve qu'il a commis une faute ». On relèvera que, depuis le 28 juin 2004 (Décr. n° 2004-578 du 17 juin 2004), c'est la Convention de Montréal du 28 mai 1999 qui est en vigueur en France, laquelle a succédé à la Convention de Varsovie, mais cela ne change rien à la solution adoptée, même si le nouveau texte international n'est pas tout à fait de la même teneur que l'ancien puisqu'il supprime tout plafond d'indemnisation à la charge du transporteur en cas d'accident (sur ce débat, V. not. J.-P. Tosi, D. 2006. 421 .

Le doute, quant au fait de retenir la qualification de transport aérien pour le vol circulaire nait de ce que dans une opération de transport il y a normalement l'idée de déplacement d'un point à un autre. Ici le point de départ et le point d'arrivée coïncident. Le seul déplacement suffit à qualifier l'opération de transport ; la jurisprudence est en ce sens (Civ. 1<sup>re</sup>, 12 mai 2004, n° 01-14.259, Bull. civ. I, n° 136 ; 22 nov. 2005, n° 02-18.584, Bull. civ. I, n° 444 ; n° 01-20.778, Bull. civ. I, n° 445 ; n° 03-17.395, Bull. civ. I, n° 446 ; *Maillet c/ AGF/MAT (Sté)*, D. 2006. 421 , note J.-P. Tosi  ; *ibid.* 2007. 111, obs. H. Kenfack  ; RTD com. 2006. 657, obs. B. Bouloc  ; Crim. 10 sept. 2019, n° 18-83.858 P, D. 2019. 1708 ; JT 2019, n° 224, p. 11, obs. X. Delpech ). Encore faut-il, mais la question ne se posait nullement dans l'affaire jugée, que le déplacement de la personne du passager constitue la « prestation principale » proposée par l'exploitant de l'aéronef, ce qui n'est pas le cas, par exemple, en cas d'évacuation d'un blessé par aéronef – l'opération mérite alors la qualification de contrat d'assistance et non pas de transport (P.-M. Dupont, *Droit aérien*, Pedone, 2015, n° 347), si le vol avait pour but la « participation sportive » du passager (Civ. 1<sup>re</sup>, 25 nov. 1997, n° 94-20.194, Bull. civ. I, n° 332, à propos d'opération de voltige, D. 1998. 32 ) ou encore la réalisation de photographie aérienne (Civ. 1<sup>re</sup>, 15 janv. 2014, n° 12-12.159, Bull. civ. I,

n° 8 ; JT 2014, n° 163, p. 13, obs. R. Fievet ). La qualification de transport est également exclue lorsque le passager participe « de façon active au pilotage, ou aux vols techniques d'essais » (Civ. 1<sup>re</sup>, 12 mai 2004, n° 01-14.259, préc.). On relèvera, enfin, que, contrairement à ce que semble admettre la cour d'appel de Bordeaux, le baptême de l'air, quel que soit l'aéronef utilisé (deltaplane, parapente biplace, ULM, etc.) constitue, en revanche bien, un transport aérien (Civ. 1<sup>re</sup>, 22 nov. 2005, n° 02-18.584, n° 01-20.778 et n° 03-17.395, préc.). De toute façon, dans l'affaire ici jugée, le vol en cause n'était pas un baptême de l'air.

La qualification de transport aérien – préalable obligatoire dont découle le régime applicable – étant établie, il est important de savoir si le vol en cause est accompli à titre onéreux ou à titre gratuit, car, dans un cas, comme dans l'autre, le régime de responsabilité qui pèse sur le transporteur en cas d'accident n'est pas le même. Disons, pour faire simple, que le transporteur bénévole bénéficie d'un régime de responsabilité plus favorable, puisque cette responsabilité n'est engagée qu'en cas de faute (Civ. 1<sup>re</sup>, 27 févr. 2007, n° 03-16.683, Bull. civ. I, n° 89 ; D. 2007. 1014  ; RJDA 2007, n° 724 ; RD transp. 2007, n° 89, obs. P. Delebecque), conformément au droit commun de la responsabilité, ainsi que l'énonce le second alinéa de l'article L. 6421-4 du code des transports : « Sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit n'est engagée, dans la limite prévue par le premier alinéa, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés ». En revanche, en cas de transport aérien à titre onéreux, le régime de responsabilité qui pèse sur le transporteur est celui qui résulte de la Convention de Varsovie (désormais de Montréal), même si le vol est purement interne, à savoir une présomption de faute (avec néanmoins un plafond d'indemnisation dans la Convention de Montréal). Cette discordance dans les régimes de responsabilité applicables avait d'ailleurs été contesté par le biais d'une QPC, au regard du principe d'égalité devant la loi, mais en vain. La Cour de cassation avait, en effet, considéré que « le régime spécifique de responsabilité réservé au transporteur aérien lorsqu'il effectue un transport gratuit répond, non seulement, à une différence objective de situation de celui-ci par rapport à celle que connaît le transporteur aérien qui effectue un transport onéreux, et ce en raison du caractère gratuit de l'opération, de la particularité des risques encourus et de la réalisation de celle-ci par une personne autre qu'une entreprise de transport aérien, compte tenu [notamment] de [...] l'objectif de la loi consistant à promouvoir le développement de l'aviation sportive et de tourisme auquel participent les aéroclubs » (Civ. 1<sup>re</sup>, QPC, 5 juill. 2012, n° 12-12.159, Bull. civ. I, n° 159 ; D. 2012. 1881  ; JT 2012, n° 145, p. 13, obs. X.D. ; RD transp. 2012, n° 40, note P. Delebecque).

L'arrêt d'appel étant cassé, il conviendra donc, pour l'héritière de la victime, d'établir devant la cour de renvoi la faute inexcusable du pilote, condition nécessaire, en cas de transport à titre gratuit, pour que la responsabilité de celui-ci soit retenue. Or, les juridictions ne paraissent guère enclines à se prononcer en faveur de la faute inexcusable. Ainsi, dans une affaire jugée il y a quelques années, une cour d'appel avait retenu que le commandant de bord et pilote avait fait décoller l'aéronef sans avoir vérifié que la verrière était correctement verrouillée et que, par ailleurs, contraint d'atterrir, il avait entrepris une manœuvre dans des conditions dangereuses. Elle en a déduit que la première faute n'était constitutive que d'une simple négligence et que la seconde relevait d'une erreur d'appréciation ; le pilote n'avait donc pas commis de faute inexcusable (Civ. 1<sup>re</sup>, 25 juin 2009, n° 07-21.636, Bull. civ. I, n° 142 ; D. 2009. 1826, obs. X. Delpech  ; JCP E 2010, n° 1080, note C. Paulin ; RD transp. 2009, n° 203, obs. P. Delebecque). Malheureusement, dans l'affaire qui vient d'être jugée, nous n'avons aucune précision sur la gravité de la faute du pilote. Le fait qu'il s'agisse ici, semble-t-il, d'un particulier aura-t-il pour conséquence que les juges apprécient avec moins de sévérité son comportement ?

#### Mots clés :

**AFFAIRES** \* Transport



Copyright 2021 - Dalloz - Tous droits réservés.