

Catastrophe aérienne : question de procédure

le 26 septembre 2019

AFFAIRES | Contrat - Responsabilité
CIVIL | Procédure civile

La Cour de cassation juge, à la suite d'une catastrophe aérienne, qu'une action en indemnisation de la part des ayants droit des victimes peut être exercée à la fois contre le constructeur de l'aéronef et contre la compagnie aérienne devant le tribunal du siège du premier car ces demandes ont entre elles un lien de connexité.

- [Civ. 1^{re}, 26 juin 2019, F-D, n° 18-12.541](#)

En matière de catastrophe aérienne, il n'est pas rare que les victimes (ou plutôt généralement leurs ayants droit, car les victimes n'ont le plus souvent pas survécu, malheureusement) agissent en indemnisation de préférence contre le constructeur de l'aéronef accidenté, même s'ils n'ont pas de lien contractuel avec celui-ci, plutôt que contre le transporteur aérien ayant assuré le vol. Cela, même si en pratique une catastrophe résulte d'une multitude de facteurs, parce qu'ils estiment que l'accident est imputable pour l'essentiel au constructeur (pour une illustration, Paris, 6 mars 2008, n° 06/15786, *Sté Boeing company*, D. 2008. 1452, obs. I. Gallmeister [a](#), note P. Courbe [b](#) ; *ibid.* 1507, obs. P. Courbe et F. Jault-Seseke [c](#)). Il peut être également de bonne stratégie judiciaire d'agir contre le constructeur, puisqu'il sera poursuivi dans son pays. Or, les tribunaux des pays dans lesquels sont situés les sièges des deux principaux constructeurs aéronautiques (États-Unis pour Boeing et France pour Airbus) sont généralement assez généreux avec les victimes.

Telle avait donc été en toute logique la stratégie suivie dans la présente affaire à la suite d'un crash aérien. Mais le schéma procédural est un petit peu plus compliqué car c'est en réalité une double demande qui a été formulée. Il est, en effet, question d'un avion exploité par la compagnie russe Utair qui s'est écrasé en Russie le 2 avril 2012 tuant ou blessant les passagers et membres d'équipage, tous de nationalité russe. Certains de ceux-ci ou leurs ayants droit ont assigné, en décembre 2013, le constructeur de l'avion, le GIE ATR (avion de transport régional), dont le siège social est à Blagnac, et la société Utair en indemnisation devant le tribunal de grande instance de Toulouse. La compagnie aérienne, dans la mesure où son siège social est situé en Russie, a rejeté la compétence de la juridiction française, en soulevant une exception d'incompétence. Elle aurait dû, selon elle, être attirée devant les seules juridictions d'incompétence. La cour d'appel de Toulouse, dans un arrêt du 20 novembre 2017, rejette cette exception d'incompétence, estimant que la demande visant le constructeur et celle diligentée contre la compagnie aérienne sont connexes, ce qui justifie la prorogation de compétence à l'encontre de cette dernière.

La solution est confirmée par la Cour de cassation, qui rejette le pourvoi de la compagnie aérienne russe. Elle considère que les juges d'appel ont suffisamment caractérisé le lien de connexité entre les deux demandes, ainsi qu'ils étaient tenus de le faire. L'attendu mérite à cet égard d'être reproduit : « l'arrêt [d'appel] relève, d'une part, qu'au soutien de leur action engagée à l'encontre du GIE ATR, les victimes invoquent un défaut de conception dans la gestion du givre sur les ailes du modèle de première génération de l'aéronef ATR 72-201, de sorte que la mise en cause du constructeur présente un caractère sérieux, d'autre part, que cette demande en indemnisation présente un lien de connexité avec celle dirigée contre l'exploitant qui tend aux mêmes fins ; que de ces énonciations et appréciations, faisant ressortir l'existence d'un lien étroit de connexité entre les différentes demandes, la cour d'appel, qui n'avait pas à apprécier le bien-fondé de l'action des victimes et qui a procédé à la recherche prétendument omise, a légalement justifié sa décision ».

par Xavier Delpech