

Dalloz actualité 28 juin 2022

Prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien à titre gratuit

Civ. 1re, 11 mai 2022, FS-B, n° 21-16.647

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

Résumé

La Cour de cassation rappelle que l'action en responsabilité contre le transporteur est intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport. Le fait que la pilote ait été déclarée coupable d'homicide involontaire sur la passagère n'a pas pour effet de retarder le point de départ de ce délai de prescription de deux ans.

Dans l'affaire jugée, il est question d'un petit aéronef, vraisemblablement de loisir, à bord duquel avait pris place à titre gratuit une passagère, qui s'est écrasé le 9 juin 2014, provoquant la mort de cette dernière. Par un premier jugement au pénal, en date du 4 mai 2017, la pilote a été déclarée coupable d'homicide involontaire sur la passagère. Le 21 février 2018, soit près de quatre ans après le tragique accident, le conjoint de la passagère, leurs enfants, ses sœurs, ainsi que sa mère, ont assigné en indemnisation la pilote et son assureur, lesquels ont opposé la prescription. La cour d'appel d'Amiens donne raison à ces derniers. Les membres de la famille de la passagère forment alors un pourvoi dans lequel ils avancent plusieurs arguments, en particulier la règle *contra non valentem*... et le fait la règle selon laquelle « le criminel tient le civil en l'état » et l'autorité de chose jugée attachée au jugement pénal pouvaient légitimement les conduire à attendre la décision pénale et la reconnaissance d'une faute pour agir à l'encontre du transporteur devant les juridictions civiles. L'argument n'aboutit pas, la Cour de cassation rejetant le pourvoi au prix d'un raisonnement solidement étayé.

Elle rappelle tout d'abord l'état du droit, d'abord en ce qui concerne le régime de responsabilité auquel est soumis le transporteur aérien opérant un vol interne à titre gratuit et ne disposant pas d'une licence d'exploitation communautaire (ce qui concerne essentiellement l'aviation de loisir ou encore les ULM), puis pour ce qui est de la prescription applicable à une telle action en responsabilité.

Concernant le premier point, la Cour de cassation énonce que, selon l'article L. 6421-4 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à celle issue de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, la responsabilité du transporteur aérien non titulaire d'une licence d'exploitation est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dans les conditions définies par les articles L. 6422-2 à L. 6422-5 du même code, et, sauf dispositions conventionnelles contraires, sa responsabilité, lorsqu'il effectue un transport gratuit, n'est engagée que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute qui lui est imputable.

Puis, sur la question de la prescription, la haute juridiction précise que, aux termes de l'article L. 6422-5, alinéa 1^{er}, devenu l'article L. 6422-4, alinéa 1^{er}, du code des transports à la suite de la loi précitée et dans une rédaction inchangée, l'action en responsabilité contre le transporteur est intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport.

Elle en déduit que c'est à bon droit, dès lors que l'ignorance d'une faute imputable au pilote ne caractérise pas une impossibilité d'agir ni avoir méconnu le droit de toute personne à un procès équitable, dès lors que les membres de la famille de la victime n'ont pas été privés du délai de deux ans précité pour agir, que la cour d'appel a retenu, en l'absence de constitution de partie civile des mêmes personnes, « que le délai de prescription, qui avait commencé à courir le 9 juin 2014, n'avait pas été interrompu ni suspendu, de sorte que l'action engagée plus de deux ans après la survenance de l'accident était prescrite ».

La loi précitée du 8 octobre 2021 a – opportunément – substitué, en matière de responsabilité du transporteur aérien interne non titulaire d'une licence communautaire, la référence à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 par la

référence à la Convention de Montréal du 28 mai 1999 (N. Balat, L'alignement du droit interne sur le droit international de la responsabilité du transporteur aérien, D. 2021. 2186). Cette même loi amende le régime de responsabilité qui pèse sur le transporteur aérien effectuant un transport gratuit. Il s'agit, traditionnellement, d'un régime de responsabilité pour faute. La loi nouvelle maintient ce régime de responsabilité basé sur la faute, mais il introduit un montant de dépenses en deçà duquel seule la faute simple (et non pas la faute inexcusable) doit être prouvée, le montant étant celui fixé au 1 de l'article 21 de la Convention de Montréal (montant, pour les vols réalisés à compter du 28 décembre 2019, fixé à 128 821 DTS, soit approximativement 161 500 €). Il est prévu que ce montant est écarté s'il provient d'une faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés, une telle faute étant définie de la même manière qu'en transport routier de marchandises (C. com., art. L. 133-8 : « Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable »). La durée de la prescription applicable à l'action en responsabilité contre le transporteur aérien est en revanche demeurée inchangée. Il y a donc fort à parier que la solution adoptée eut été identique si l'affaire ayant débouché sur cet arrêt du 11 mai 2022 avait été jugée en application de la loi du 8 octobre 2021.

Mots clés :

AFFAIRES * Transport

