

Dalloz actualité 13 mai 2026

Prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur en cas d'accident aérien

Cass., ch. mixte, 27 mars 2026, B+R, n° 23-23.953**Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial**

Résumé

Lorsque la prescription de l'action civile en réparation du préjudice subi par une victime – en l'occurrence les parents d'une jeune fille mineure décédée lors d'un accident aérien – est interrompue par sa constitution de partie civile, le fait que le juge pénal prononce un non-lieu ne remet pas en cause cette interruption. Ainsi les parents peuvent valablement assigner l'assureur du pilote devant le juge civil en indemnisation même après l'expiration du délai de prescription de deux ans propre au transport aérien.

Cet arrêt de chambre mixte constitue à n'en pas douter un « grand arrêt » du droit aérien. Il pose, en effet, plusieurs solutions, inédites pour certaines et toutes d'une grande fermeté, qui conduisent à le rattacher à la catégorie des arrêts de principe. Il ne fera pas pour autant l'unanimité.

Pour en bien comprendre les tenants et aboutissants, les faits de l'espèce méritent d'être exposés. Il faut souligner d'emblée que les questions de date revêtent une importance toute particulière, comme toujours lorsque le litige tourne autour de questions de prescription. Le 8 janvier 2012, un avion appartenant à un aéroclub constitué sous forme d'association s'est écrasé au sol. Dans l'accident, le pilote, membre de l'aéroclub, et sa passagère sont tous les deux décédés. Il s'avère que cette passagère était mineure et était montée dans l'avion sans l'autorisation de ses parents.

Le 16 octobre 2013, le procureur de la République a requis l'ouverture d'une information judiciaire contre personne non dénommée. Puis les parents de la victime se sont constitués partie civile devant le juge pénal le 23 décembre 2013. Une ordonnance de non-lieu a été rendue le 22 novembre 2017 par le juge d'instruction, l'information judiciaire n'ayant pas permis de définir avec certitude les circonstances exactes de l'accident, ni de déterminer si une faute avait été commise. Mais auparavant, le 24 septembre 2014, les parents avaient assigné en référé, devant le juge civil, l'assureur – à la fois du pilote et de l'aéroclub – aux fins de désignation d'un médecin expert ayant pour mission de déterminer leur préjudice. Pour rappel, l'action directe de l'article L. 124-3 du code des assurances contre l'assureur n'est pas subordonnée à l'appel en la cause de l'assuré, mais suppose néanmoins sur le fond que la démonstration de la responsabilité de l'assuré, ici le pilote et l'aéroclub, dans la survenance du dommage soit possible et soit établie (Civ. 2^e, 3 oct. 2013, n° 12-25.899 ; 4 nov. 2010, n° 09-69.780).

L'expert a déposé ses rapports le 31 mai 2016. Puis les 24 et 27 février et le 1^{er} mars 2017, les parents ont assigné en indemnisation l'aéroclub et l'assureur, en sa qualité d'assureur de responsabilité civile du pilote. La Cour d'appel de Versailles déclare irrecevable leur action à l'encontre de l'assureur pour cause de prescription. Les parents se pourvoient alors en cassation et, devant la cour régulatrice, ils explorent plusieurs voies de droit.

Qualification de transport aérien et droit applicable à ce transport

Les juges d'appel, pour rejeter la demande des parents de la victime mineure, ont considéré qu'ils auraient dû agir en responsabilité contre le pilote dans les deux ans qui ont suivi l'accident. En effet, selon l'article L. 6422-4 du code des transports (anc. art. L. 6422-5), 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 ». C'est le fondement textuel que la Cour d'appel de Versailles avait retenu (Versailles, 26 oct. 2023, n° 21/01929). Mais on verra plus loin que la Convention de Varsovie, fondement que la Cour de cassation privilégie pour sa part, prévoit une règle de prescription identique.

Une manière d'échapper à la courte prescription du droit des transports aériens pourrait donc consister à contester la qualification de transport aérien pour l'opération au cours de laquelle est intervenu l'accident. Si cet argument devait aboutir, l'action en responsabilité contre le pilote (et son assureur) relèverait alors de la prescription de droit commun, soit, dans l'état du droit antérieur à la réforme de la prescription civile issue de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008, dix ans à compter de la date de la consolidation du dommage initial ou aggravé, en application de l'ancien article 2226, alinéa 1^{er}, du code civil. Elle ne serait donc pas prescrite.

Comme le rappelle la Cour de cassation, selon l'article L. 6400-1 du code des transports, le transport aérien « consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou du courrier ». Pour rappel, le fait que le vol soit, comme cela semble être ici le cas, circulaire, autrement dit que le point de départ et le point d'arrivée prévus soient identiques, ne remet pas en cause la qualification de transport aérien. Est également sans incidence sur la qualification de transport aérien le caractère gratuit du vol (Civ. 1^{re}, 8 avr. 2021, n° 19-21.842, Dalloz actualité, 6 mai 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 741 ; *ibid.* 1695, obs. H. Kenfack). Ce dernier élément n'emporte des conséquences seulement sur le régime de responsabilité auquel est soumis le transporteur aérien : faute prouvée en cas de transport à titre gratuit, responsabilité de plein droit en cas de transport à titre onéreux.

La Cour de cassation, en visant explicitement ce texte, paraît considérer que l'on est ici bel et bien en présence d'un transport aérien. Mais c'est la question du droit applicable à ce transport qui fait surtout débat. À cet égard, la référence à une convention internationale peut surprendre de prime abord ; qui plus est la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relative au transport aérien international, dans la mesure où la Convention de Montréal du 28 mai 1999, qui lui a succédé, s'applique en France depuis le 28 juin 2004. Cela tient à ce qu'il n'existe pas, à proprement parler, en matière de transport interne, un régime de responsabilité du transporteur aérien spécifique, mais à ce que le code des transports a, jusqu'à 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, dite « DDADUE 2021 », renvoyé à la Convention de Varsovie pour le régime de responsabilité du transporteur aérien interne, hors aviation commerciale, en d'autres termes en matière d'aviation de loisir, dont il est ici question. Ce n'est que depuis cette loi, et pour les événements aériens survenus à compter de sa publication, que la Convention de Montréal régit la responsabilité du transporteur aérien interne, quelles que soient les modalités du transport (N. Balat, L'alignement du droit interne sur le droit international de la responsabilité du transporteur aérien, D. 2021. 2186). La Convention de Montréal n'était donc pas encore applicable dans l'affaire jugée.

Mais un élément pouvait potentiellement faire obstacle à l'application de la Convention de Varsovie et, plus largement, à la réglementation en matière de transport aérien, à savoir la minorité de la victime. Pour rappel, selon l'ancien article 1123 du code civil (art. 1145 depuis l'ord. n° 2016-131 du 10 févr. 2016), les mineurs non émancipés sont, sauf exception, incapables de contracter et, comme le relève à juste titre l'avocat général Blandine Mallet-Bricout dans son avis, un contrat de transport aérien ne relève pas « des actes courants qui peuvent être accomplis, en vertu des usages, par une personne mineure âgée de treize ans ». Cette situation pouvait-elle avoir une incidence sur le droit applicable ? Nullement juge la chambre mixte : l'incapacité juridique de la victime à conclure un contrat de transport aérien, liée en l'occurrence à son statut de mineur, « ne faisait pas obstacle à l'application de la Convention de Varsovie à l'action engagée par les [ses parents] à l'encontre de l'assureur du pilote » (pt 10). La solution n'est pas nouvelle ; elle se recommande du troisième alinéa de l'article L. 6421-4 du code des transports (selon lequel la responsabilité du transporteur aérien ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues par le présent article, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir) et de l'interprétation qui est faite de ce texte par la première chambre civile. La chambre mixte se réfère d'ailleurs ici expressément à la jurisprudence de la première chambre qu'elle reprend pleinement à son compte : elle affirme ainsi que la première chambre a déduit de ce texte « qu'à l'égard de la victime directe, de ses ayants droit ou de la victime indirecte d'un accident de transport aérien, la Convention de Varsovie est applicable, que le fondement de la demande soit contractuel (Civ. 1^{re}, 22 nov. 2005, n° 02-18.584 P, RTD com. 2006. 657, obs. B. Bouloc ) ou extracontractuel (Civ. 1^{re}, 2 juill. 1981, n° 80-11.234 P ; 8 avr. 2021, n° 19-21.842, Dalloz actualité, 6 mai 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 741 ; *ibid.* 1695, obs. H. Kenfack) » (pt 9). C'est *a priori* une responsabilité extracontractuelle qui s'applique ici, faute de capacité de la victime à contracter, mais cela ne constitue nullement un obstacle à l'application de la Convention de Varsovie dans ses rapports avec le transporteur.

Bref, l'accident dont il est ici question se rattache bel et bien à une opération de transport aérien, qui relève de la réglementation propre au transport aérien, en l'occurrence la Convention de Varsovie. C'est donc, en particulier, le délai de prescription prévu par cette dernière qui s'applique. Selon son article 29, § 1^{er}, « [l']action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le **délai de deux ans** à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport ». La Convention de Montréal reprend d'ailleurs une solution identique (art. 35, §

1^{er}). L'action des parents devant le juge civil ayant été intentée plus de deux ans après la survenance de l'accident (en 2017), elle est donc prescrite. À moins de pouvoir se prévaloir d'une cause d'interruption de la prescription. C'est la voie de droit qu'explorent ensuite les parents de la victime, mais avant cela, ils en tentent une autre, celle de la responsabilité de l'aéroclub.

Responsabilité de l'aéroclub

La responsabilité éventuelle de l'aéroclub repose sur le droit commun et permettrait aux parents de la victime, si elle était retenue, de s'affranchir de la courte prescription du droit aérien. C'est précisément la responsabilité extracontractuelle des articles 1240 et 1241 du code civil qu'ils ont ici invoquée, la faute reprochée à l'aéroclub consistant à ne pas avoir vérifié avant l'embarquement si la fille mineure disposait ou non d'une autorisation parentale pour réaliser un vol à bord d'un avion appartenant à l'aéroclub. Il s'agirait d'une faute de négligence (B. Mallet-Bricout, avis préc.). Cette responsabilité a ici été écartée par la Cour d'appel de Versailles : dans la mesure où l'aéroclub n'était pas l'organisateur du vol, il n'avait pas l'obligation de demander aux parents l'autorisation de laisser monter leur enfant mineur dans cet avion. Seule la responsabilité du pilote peut donc être envisagée.

La solution est confirmée sur ce point par la Cour de cassation, qui relève, en outre, que le pilote avait procédé à la prise en charge de l'adolescente à titre personnel, sous sa responsabilité, alors qu'il n'effectuait aucune prestation pour le compte de l'aéroclub, dont il n'était pas le préposé. Mais, en ce qui concerne le fondement juridique, celle-ci préfère se placer sur le terrain, plus précis (et conforme à la hiérarchie des normes), du droit de l'Union européenne, à savoir le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et plus précisément l'article 7.2 de son annexe V « Exigences essentielles relatives aux opérations aériennes » qu'elle interprète *a contrario* : « le pilote commandant de bord doit être habilité à donner tous les ordres nécessaires et à prendre toutes les mesures qui s'imposent afin de garantir la sécurité de l'exploitation et la sécurité de l'aéronef et/ou des biens transportés, aucune disposition n'impose aux associations aéronautiques de vérifier si les passagers mineurs détiennent une autorisation parentale ».

Exit par conséquent la responsabilité de l'aéroclub. La seule planche de salut, pour les héritiers de la victime, c'est donc la responsabilité du pilote, laquelle, si elle est retenue, déclenchera alors l'obligation d'indemnisation de la part de l'assureur de ce dernier. Encore faut-il, au préalable, que les héritiers puissent se prévaloir de l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité civile contre le pilote.

Interruption de la prescription de l'action en responsabilité contre le pilote

Il faut d'emblée relever l'originalité du droit aérien en matière d'action en responsabilité civile. On le sait, en règle générale, la victime d'une infraction peut choisir d'exercer l'action civile – qui a pour but la réparation de son préjudice – en même temps que l'action publique – qui vise la sanction pénale de l'auteur de l'infraction – devant le juge pénal. Mais par exception, dans certaines matières parmi lesquelles le transport aérien, et selon une jurisprudence constante (Cass., ch. mixte, 24 févr. 1978, n° 74-14.340 P ; v. égal., Crim. 17 mai 1976, n° 75-92.375 P ; 10 mai 1977, n° 76-90.082 P ; 10 sept. 2019, n° 18-83.858, D. 2019. 1708 ; JT 2019, n° 224, p. 11, obs. X. Delpech), la demande de réparation d'un préjudice ne peut être soumise au juge pénal ; seul le juge civil est compétent.

Or, ce n'est qu'en 2014, soit plus de deux ans après l'accident (survenu, pour mémoire, le 8 janv. 2012), que les parents de la victime mineure ont assigné l'assureur du pilote et de l'aéroclub pour obtenir en référé la désignation d'un expert devant le juge civil. Et c'est en février 2017 qu'ils ont assigné l'assureur et l'aéroclub, cette fois sur le fond et toujours devant le juge civil, en responsabilité pour obtenir réparation du préjudice subi. L'assureur considère cette action en responsabilité prescrite et la cour d'appel lui donne raison : selon elle, les parents de la victime mineure auraient dû agir en responsabilité contre le pilote dans les deux ans qui ont suivi l'accident et le fait de s'être constitué partie civile devant le juge pénal n'a pas interrompu la prescription car le juge d'instruction a rendu une ordonnance de non-lieu.

C'est ce raisonnement qui est condamné par la chambre mixte, qui casse l'arrêt d'appel sur ce point, au visa de l'article 2243 du code civil, selon lequel « l'effet interruptif de la prescription attaché à la demande en justice, prévu à l'article 2241 du code civil, est non avenu si le demandeur se désiste de sa demande ou laisse périmer l'instance ou si sa demande est définitivement rejetée ». Cela mérite explication : le fait de saisir la justice interrompt le délai de prescription, mais cet effet interruptif disparaît lorsque la demande en justice est définitivement rejetée. On dit alors que l'interruption de la prescription est « *non avenue* ».

Certes, le juge pénal a finalement rendu une ordonnance de non-lieu. Or, pour la chambre mixte, cette ordonnance de non-

lieu n'a pas remis en cause l'interruption de la prescription de l'action civile puisqu'elle ne statue pas sur l'action civile. Elle ne constitue pas un rejet définitif par le juge pénal de la demande en réparation des parents. Par ailleurs, la chambre mixte relève que l'assureur du pilote n'a pas contesté le fait que cette constitution de partie civile ait interrompu la prescription de l'action civile. Ces deux arguments conjugués justifient la cassation de l'arrêt de la Cour d'appel de Versailles ayant jugé l'action en responsabilité du pilote prescrite.

La solution est évidemment protectrice des victimes ; comme le relève d'ailleurs explicitement l'avocat général dans son avis, elle s'inscrit dans une tendance jurisprudentielle dont l'objectif est « de protéger au maximum les intérêts de la victime dans le but que celle-ci puisse percevoir l'indemnité qui lui est due à raison du dommage qu'elle a subi ». Elle peut cependant toujours être discutée en opportunité ; à cet égard, elle pourrait contribuer à fragiliser le secteur de l'aviation de loisir. Il est à craindre, en effet, qu'elle conduise les assureurs « responsabilité civile (RC) » à exiger de la part des pilotes bénévoles des primes plus élevées.

Mais l'affaire est loin d'être terminée. Il appartient désormais à la Cour d'appel de Paris, désignée comme juridiction de renvoi, de statuer sur le fond. À la vérité, il est loin d'être certain que la responsabilité du pilote sera finalement retenue, car, comme on l'a déjà dit, en cas de transport gratuit, la responsabilité du pilote repose sur la faute prouvée (C. transp., art. L. 6421-4, al. 2). C'est un nouveau débat qui s'ouvre...

Mots clés :

AFFAIRES * Assurances * Transports

PENAL * Droit pénal général

CIVIL * Responsabilité



Copyright 2026 Lefebvre Dalloz - Tous droits réservés.