

[Jurisprudence] Le plafond d'indemnisation en matière d'accident de transport aérien n'est pas opposable à la victime qui saisit la CIVI

Réf. : Cass. civ. 2, 10 février 2022, n° 20-20.814, F-B [N° Lexbase : A78527MR](#)

N0690BZL

par **Pascal Dupont, Docteur en droit et Ghislain Poissonnier, Magistrat**
le 09 Mars 2022

Mots-clés : transport aérien • accident aérien • vol aérien domestique • plafond d'indemnisation • transporteur non titulaire d'une licence d'exploitation • victime • CIVI • réparation intégrale

Dans un arrêt du 10 février 2022, la Cour de cassation a jugé que le plafond indemnitaire prévu par le Code des transports en cas d'accident d'un vol aérien domestique qui s'applique à une action en indemnisation engagée contre le transporteur non titulaire d'une licence d'exploitation n'est pas opposable à la victime de l'accident ayant saisi la CIVI.

Alors qu'il reliait Poitiers à Cannes le 12 septembre 2013, un aéronef a percuté un massif montagneux dans le Puy-de-Dôme, près de La Bourboule. Les deux personnes à bord sont décédées dans l'accident. Le pilote était le père de la compagne du passager.

Le 9 septembre 2015, les ayants droits du passager ont assigné devant le tribunal de grande instance (TGI) de Clermont-Ferrand, pour obtenir réparation de leurs préjudices, l'assureur de l'aéronef et les ayants droit du pilote. Selon jugement définitif du 1^{er} octobre 2018, le TGI de Clermont-Ferrand a déclaré le pilote responsable de l'accident et a condamné les ayants droit du pilote ainsi que sa compagnie d'assurance à indemniser les ayants droit du passager dans la limite du plafond de 114 336 euros prévu par le Code des transports, lequel renvoie à la Convention de Varsovie [\[1\]](#).

Entre-temps, en 2016, les requérants ont saisi la Commission d'indemnisation des victimes d'infractions de Poitiers (CIVI) pour obtenir réparation du préjudice subi. Par décision du 30 août 2019, la CIVI a rejeté l'ensemble de leurs

demandes au motif qu'il n'était pas possible d'accorder davantage que la somme déjà obtenue devant le TGI. En effet, selon la CIVI, le Code des transports qui soumet les opérations de transport aérien gratuit à un régime spécial de responsabilité, avec plafond d'indemnisation, est opposable à l'action engagée devant elle.

Estimant que la réparation obtenue par le jugement du TGI de Clermont-Ferrand n'était pas intégrale, les ayants droit du passager ont fait appel de la décision. Par arrêt du 22 septembre 2020, la cour d'appel de Poitiers a confirmé la décision de la CIVI.

Un pourvoi a été formé. Par arrêt du 10 février 2022, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation a cassé l'arrêt de la cour d'appel de Poitiers.

Le juge d'appel a tenu le raisonnement suivant : les requérants ont déjà été indemnisés par le jugement du TGI de Clermont-Ferrand. Certes, la réparation obtenue n'était pas intégrale mais le montant accordé a déjà atteint le plafond indemnitaire prévu par le Code des transports, lequel renvoie à la Convention de Varsovie. En conséquence, les requérants ne peuvent donc obtenir plus devant la CIVI et leur demande indemnitaire doit être rejetée.

La Cour de cassation a censuré le raisonnement suivi. Elle considère, d'une part, que le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions (FGTI) est légalement tenu de réparer intégralement le préjudice subi par la victime, indépendamment de l'étendue de son recours subrogatoire ultérieur et, d'autre part, que ce fonds ne peut pas, en tout état de cause, bénéficier du plafond de garantie institué par le Code des transports en faveur du transporteur aérien.

Cet arrêt est intéressant en ce qu'il apporte des précisions sur le régime de l'indemnisation des victimes d'un accident aérien, notamment sur l'articulation des règles indemnitaires applicables devant la CIVI (II) avec celles régissant les accidents survenus au cours d'un transport aérien domestique et gratuit (I).

I. Les règles indemnitaires en cas d'accident de transport aérien

Le vol reliant Poitiers à Cannes le 12 septembre 2013 était à la fois un vol intérieur et une opération de transport aérien gratuit. Dans un accident aérien concernant un vol de ce type ayant entraîné la mort d'un passager, deux régimes de responsabilité coexistent : celui de la Convention de Varsovie de 1929 et de celui de la Convention de Montréal de 1999 [2].

Ces Conventions prévoient une responsabilité présumée du transporteur en cas d'accident aérien. Lorsque la responsabilité du transporteur du transport est retenue, l'article 22 de la Convention de Varsovie fixe un plafond d'indemnisation assez bas (16 600 DTS) [3] et l'article 21 de la Convention de Montréal fixe un seuil de réparation (128 821 DTS) [4] en dessous duquel le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. Le plafond d'indemnisation de la Convention de Varsovie est d'ordre public, en ce sens qu'il peut être conventionnellement augmenté mais non diminué par un accord entre les parties.

Le droit français opère une distinction entre les vols opérés par un transporteur titulaire d'une licence d'exploitation et ceux opérés par un transporteur n'en disposant pas.

L'article L. 6421-3 du Code des transports **N° Lexbase : L5128L8G** soumet ainsi la responsabilité du transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en application du Règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 [5] aux dispositions du Règlement (CE) n° 889/2002 du 13 mai 2002 [6] modifiant le Règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident et aux stipulations de la Convention de Montréal.

À l'inverse, l'article L. 6421-4 du Code des transports **N° Lexbase : L6160INH** (dans sa version applicable au moment du litige) soumet la responsabilité du transporteur aérien non titulaire d'une licence d'exploitation aux stipulations de la

Convention de Varsovie. La Convention de Varsovie étant destinée à régir les vols internationaux, c'est par la volonté du législateur français – *via* la loi n° 57-259 du 2 mars 1957, puis *via* le Code de l'aviation civile et désormais le Code des transports – que les limites d'indemnisation instituées par cette Convention ont été étendues aux vols intérieurs. L'article L. 6421-4 du Code des transports précise toutefois sur ce point que le plafond limitant la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixé à 114 336 euros, une somme bien supérieure à celle de 16 600 DTS.

S'agissant d'une opération de transport aérien effectuée à titre gratuit et par un pilote privé, c'est donc la Convention de Varsovie et non celle de Montréal qui a vocation à s'appliquer. Cette interprétation est par ailleurs corroborée par plusieurs décisions de la Cour de cassation qui considère qu'aux termes de l'article L 6421-4 du Code des transports, la responsabilité du transporteur aérien est régie par les seules dispositions de la Convention de Varsovie, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention car étant effectué entre deux villes françaises [7]. Il en va de même pour tout vol domestique à titre gratuit, même s'il n'est pas exploité par une entreprise de transport aérien [8]. Par ailleurs, il convient de rappeler que dans un transport gratuit, la responsabilité du transporteur est subordonnée à la preuve d'une faute de sa part [9], faute qui doit impliquer objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire au point de revêtir un caractère inexcusable [10].

Ainsi, en décidant dans l'arrêt du 10 février 2022, qu'il résulte de l'article L. 6421-4 du Code des transports, que « la responsabilité du transporteur aérien qui n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en application du Règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 est régie par les stipulations de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention, dans la limite de 114 336 euros par passager », la Cour se livre à une interprétation littérale du Code des transports tout en confirmant sa jurisprudence antérieure. Il convient de préciser que l'application des dispositions de l'article 22 de la Convention de Varsovie qui fixe le plafond de l'indemnisation du dommage subi par la victime d'un accident d'aéronef et mise à la charge du transporteur ne constitue pas une discrimination prohibée par l'article 14 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales [N° Lexbase : L4747AQU](#) et notamment au principe de réparation intégrale, lequel est étranger au respect de l'intégrité de la personne humaine garanti par les articles 2 [N° Lexbase : L4753AQ4](#) et 14 de la CESDH, étant observé de surcroît, que le régime juridique applicable aux victimes est légitimement différent selon le mode de transport en cause [11].

En d'autres termes, le plafond indemnitaire institué par la Convention de Varsovie – repris dans la législation *via* le Code des transports –, est susceptible de s'appliquer en droit français lorsque l'accident aérien concerne un vol effectué par un transporteur non titulaire d'une licence d'exploitation.

Cette règle ne sera cependant pas applicable au litige si l'accident aérien s'était produit récemment. En effet, depuis la loi du 8 octobre 2021 [12], l'article L. 6421-4 du Code des transports [N° Lexbase : L5129L8H](#) énonce que la responsabilité du transporteur non titulaire d'une licence d'exploitation est régie par la Convention de Montréal. Cette réforme va dans le sens d'une meilleure indemnisation des victimes d'accident aérien.

II. L'articulation de ces règles avec celles régissant la CIVI

Cette règle du plafond indemnitaire issue de la Convention de Varsovie s'articule-t-elle avec les dispositions du Code de procédure pénale régissant la CIVI ?

Pour répondre à cette interrogation – au sujet de laquelle la Cour de cassation ne s'était, à notre connaissance jamais prononcée [13] –, il convient de rappeler au préalable les raisons ayant conduit à l'adoption des textes concernés.

Le plafond indemnitaire de l'article 22 de la Convention de Varsovie visait à standardiser les indemnités servies aux victimes d'accident aérien et à éviter de mettre en péril les compagnies aériennes par des indemnisations excessives. L'indemnisation des victimes d'accident aérien est en effet due alors même qu'aucune infraction pénale ou faute n'est imputable au transporteur aérien [14], ce qui constituait un risque financier non négligeable pour les compagnies aériennes alors naissantes et fragiles. Le plafond est opposable aux victimes ou leurs ayants droit qui engagent la

responsabilité civile du transporteur aérien. Il ne concerne que les actions indemnitaires engagées par les passagers contre les transporteurs aériens. Une autre logique présidait à l'adoption de l'article 21 de la Convention de Montréal, compte tenu du développement et de la massification du transport aérien, de l'existence de compagnies aériennes internationales puissantes et du souci constant d'indemniser intégralement les victimes, le dispositif prévu est bien plus favorable aux passagers [15].

Les textes régissant la CIVI et le FGTI ont, quant à eux, été adoptés afin de mettre en place, au titre de la solidarité nationale et à l'égard des victimes d'infractions pénales, un mode de réparation autonome répondant à des règles qui lui sont propres [16]. Ces règles visent avant tout à satisfaire à l'obligation de réparation intégrale du préjudice subi par une victime d'infraction. Ainsi, sous certaines conditions, toute personne ayant subi un préjudice résultant de faits volontaires ou non qui présentent le caractère matériel d'une infraction peut obtenir la réparation intégrale des dommages qui résultent des atteintes à la personne [17]. Tel est le cas d'une victime de nationalité française décédée des suites d'un accident aérien provoqué par une faute du pilote pouvant recevoir la qualification d'infraction pénale. Lorsqu'elle procède à cette réparation, la CIVI tient compte, dans le montant des sommes allouées à la victime, des prestations perçues par cette dernière ainsi que des indemnités de toute nature reçues ou à recevoir d'autres débiteurs au titre du même préjudice [18].

Dans l'affaire soumise à la Cour de cassation, la CIVI de Poitiers s'était déclarée compétente, après avoir considéré que le pilote de l'aéronef était responsable pénalement de l'accident. Dès lors qu'il était bien l'auteur de l'infraction pénale à l'origine du décès du passager – ici, un homicide involontaire par imprudence [19] –, les ayants droit de ce dernier pouvaient donc solliciter auprès de la CIVI la réparation intégrale de leur préjudice, à charge pour le FGTI d'engager, le cas échéant, une action contre l'assureur du pilote ou les ayants droit de ce dernier. Cependant, la CIVI de Poitiers avait rejeté la demande en réparation intégrale au motif que l'indemnité réparatrice attribuée par le jugement du TGI de Clermont-Ferrand atteignait le plafond prévu par le Code des transports (lequel renvoie à la Convention de Varsovie) et qu'il n'était donc pas possible d'aller plus loin. En d'autres termes, selon elle, les dispositions de la Convention internationale l'emportaient sur celles de la loi nationale, ici l'article 706-3 du Code de procédure pénale **N° Lexbase : L7532LPN**. La cour d'appel de Poitiers avait repris ce raisonnement. Il est justement censuré par la Cour de cassation.

En effet, comme le relève l'arrêt du 10 février 2022, les règles indemnitaires relatives aux accidents aériens ne sont pas opposables aux victimes d'infractions. En effet, lorsqu'elle est saisie par la victime d'une infraction imputable à un transporteur aérien – ici le pilote de l'aéronef –, sur le fondement du Code de procédure pénale, la CIVI est tenue d'assurer la réparation intégrale du dommage. Elle ne peut donc pas limiter l'indemnisation mise à la charge du FGTI au plafond de garantie prévu par L. 6421-4 du code des transports. La solution est logique : d'une part, les règles indemnitaires relatives aux accidents aériens ne concernent que les actions engagées par les passagers (ou leurs ayants droit) contre le transporteur aérien et, d'autre part, les règles indemnitaires régissant la CIVI et le FGTI ne concernent que les actions engagées par les victimes d'infractions pénales au titre de la solidarité nationale. En outre, ces dernières sont autonomes et échappent aux diverses dispositions limitant la responsabilité civile de droit commun, et ce au nom du principe de réparation intégrale du préjudice subi. Enfin, les règles indemnitaires relatives aux accidents aériens sont ici issues de l'article L. 6421-4 du Code des transports faisant référence, par l'effet du législateur français et pour les vols intérieurs, à la Convention de Varsovie et ne sont pas une transposition de cette dernière. Il s'en déduit qu'en l'espèce les règles indemnitaires relatives aux accidents aériens n'ont aucune autorité supérieure aux règles indemnitaires régissant la CIVI et le FGTI.

Il n'en demeure pas moins que ces règles peuvent ponctuellement interagir. Ainsi, dans cette affaire qui est renvoyée devant la cour d'appel de Rennes pour y être rejugée, celle-ci devra déduire de la somme attribuée au titre de la réparation intégrale la somme déjà attribuée, dans la limite du plafond fixé par le Code des transports, par le jugement du TGI de Clermont-Ferrand [20]. En outre, dans le cadre d'un éventuel recours subrogatoire du FGTI contre les ayants droit du pilote et son assureur, ces derniers pourront lui opposer le plafond de garantie prévu par le Code des transports qui bénéficie aux transporteurs aériens.

[1] Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien

international [N° Lexbase : L1210IUD](#), publiée par décret du 12 janvier 1932 (JO du 27 décembre) et entrée en vigueur le 13 février 1933. Cette Convention continue de s'appliquer aux États qui ne sont pas parties à la Convention de Montréal de 1999.

[2] Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international [N° Lexbase : L1209IUC](#), JOCE n° L 194 du 18 juillet 2001 et publiée par décret n° 2004-579 du 17 juin 2004 [N° Lexbase : O6622AW8](#). Elle est entrée en vigueur le 4 novembre 2003, en France le 22 juin 2004 et pour l'ensemble des États membres de l'Union européenne le 28 juin 2004.

[3] Il était fixé à 125 000 francs par voyageur dans la version initiale de la Convention de Varsovie. Une revalorisation régulière est effectuée en vertu du protocole de La Haye en 1955. Les DTS (droits de tirage spéciaux : 1 DTS = environ 1,28 euro) sont un instrument monétaire international créé par le FMI en 1969, constitué d'un panier de devises réévalué tous les cinq ans.

[4] Révision des limites de responsabilité au 28 décembre 2019.

[5] Règlement (CE) n° 1008/2008, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté est soumise, en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages [N° Lexbase : L7127IBL](#).

[6] Règlement (CE) n° 889/2002, du 13 mai 2002, modifiant le Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident [N° Lexbase : L6160A3K](#).

[7] Cass., civ. 1, 20 mars 2001, n° 99-13.511, publié [N° Lexbase : A1446ATQ](#), RTD. com., 2001, 570, obs. Ph. Delebecque.

[8] Cass. civ. 1, 25 juin 2009, n° 07-21.636, FS-P+B [N° Lexbase : A4104EIT](#), D 2009, AJ 1826, obs. X. Delpech ; JCP E, 2010, n° 1080, note Ch. Paulin ; Gaz.Pal., 4 février 2010, p. 21, note R. Carayol. V. aussi Cass. civ., 1, 28 avril 2011, n° 09-67.729, FS-D [N° Lexbase : A5367HPH](#).

[9] Cass. civ. 1, 27 février 2007, n° 03-16.683, FS-P+B [N° Lexbase : A4068DU9](#), RJDA, 2007, n° 724 ; RD transp., 2007, n° 89, obs. Ph. Delebecque.

[10] Cass. civ. 1, 25 juin 2009, n° 07-21.636, FS-P+B, préc..

[11] Cass., civ. 1, 12 mai 2004, n° 01-14.259, FS-P [N° Lexbase : A1561DCS](#), JCP G, 2005, II 10030, note G. Légier ; RJDA, 2005, n° 132 ; RDC, 2004, 999, obs. Ph. Delebecque,

[12] Loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, art. 8 [N° Lexbase : L4586L8D](#).

[13] Voir cependant un arrêt s'approchant du sujet : Cass. crim., 3 juin 2009, n° 08-83.946, inédit [N° Lexbase : A94487PM](#).

[14] Convention de Varsovie, art. 17, 20 et 21.

[15] Voir sur ces questions, O. Cachard, *Le transport international aérien des passagers*, 2015, éd. Brill.

[16] Cass. civ. 2, 1^{er} juillet 1992, n° 91-12.662, publié [N° Lexbase : A5895AHS](#), Dr. pén., octobre 1992, obs. A. Maron.,

[17] C. proc. pén., art. 706-3 [N° Lexbase : L7532LPN](#).

[18] C. proc. pén., art. 706-9 [N° Lexbase : L4091AZK](#).

[19] Il s'agit d'une des infractions dont l'article 706-3 du Code de procédure pénale mentionne que la victime (ici ses ayants droit) peut la réparation intégrale du préjudice.

[20] C. proc. pén., art. 706-9.

© *Reproduction interdite, sauf autorisation écrite préalable*