



INFORMATION relative à l'avis de l'avocat général

Dans les pourvois et requêtes dont est saisie la Cour de cassation, l'avocat général rend des avis dans l'intérêt de la loi et du bien commun. Il éclaire la Cour sur la portée de la décision à intervenir.

Chambre Mixte du 20 février 2026 à 09h30

Pourvoi n° M 23-23.953

Avis de Mme Mallet-Bricout, avocate générale

Premier président : M. Christophe Soulard

Rapporteure : Mme Françoise Salomon

Avec le concours de Mme Annabelle Grosjean, attachée de justice, et du Service de la documentation, des études et du rapport de la Cour de cassation, pour des recherches documentaires.

Parties :

Les consorts [M]

Représentés par la Sarl Le Prado - Gilbert

C /

1) La Réunion Aérienne GIE

Représentée par Maître Balat

2) Agent judiciaire de l'Etat

3) Caisse primaire d'assurance maladie du Val d'Oise

4) Caisse primaire d'assurance maladie de Seine-Saint-Denis,

5) Aéroclub [A]

Décision attaquée : Arrêt n° 21/01929 de la cour d'appel de Versailles en date du 26 octobre 2023

SOMMAIRE :

I. Rappel des faits et de la procédure (p.4)

II. Les motifs de l'arrêt attaqué (p.5)

III. Le pourvoi (p.7)

IV. Les questions juridiques soulevées ou induites par le pourvoi et les avis 1015 (p.9)

V. Discussion et Avis (p.10)

V.1. Sur la prescription de l'action directe formée contre l'assureur de responsabilité civile du pilote (premier moyen) -

V.1.1 . Observations liminaires sur la situation chronologique et sur les actes de la procédure de l'espèce - (p.10)

V.1.2 . Sur les conditions de la responsabilité du transporteur aérien à titre gratuit en cas de dommage aux personnes - (seconde branche du premier moyen) (p.12)

V.1.2.1. Le « transport aérien » au sens de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929

A. La convention de Varsovie : *ratio legis* et champ d'application

B. La jurisprudence de la Cour de cassation sur les vols d'agrément

V.1.2.2 . Le cas particulier du vol aérien réalisé par une personne mineure sans autorisation parentale

A. Contrat de transport ou fait de « transport aérien »

B. Analyse contractualiste et problématique de l'autorisation parentale

V.1.2.3 . La question de l'interprétation de l'article 24 de la convention de Varsovie

V.1.2.4. Conclusions et avis sur la seconde branche du premier moyen

V.1.3 . Sur le régime juridique de la prescription de l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur du pilote (première branche du premier moyen) (p.25)

V.1.3.1. L'hypothèse de la prescription spéciale biennale du droit aérien

V.1.3.2 . Le régime juridique de l'interruption de la prescription en présence d'une constitution de partie civile et d'une ordonnance de non-lieu subséquente (p. 29)

A. Les conditions de l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité civile par la constitution de partie civile

B. La question de l'articulation des articles 2241 et 2243 du code civil (*première branche du moyen et avis 1015*)

C. La jurisprudence relative à l'extension de l'interruption d'une action à une autre

D. Conclusions

V.1.3.3 . La question de « l'autonomie » de l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur (*avis 1015*) (p.43)

A. Le principe de l'autonomie de l'action directe, une faveur à l'égard des victimes (origine, rationalité et déclinaisons jurisprudentielles du principe)

B. La jurisprudence selon laquelle « *l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur* », une contrariété à l'esprit du principe d'autonomie

C. La jurisprudence dite *de la prolongation du délai de l'action directe* pourrait-elle être appliquée à l'espèce ?

D. Conclusions

V.1.3.4. Avis sur la première branche du premier moyen

V.2. Sur la faute civile de l'aéro-club qui n'a pas vérifié l'autorisation parentale de la passagère mineure (*second moyen*) - (p.58)

V.2.1 . Les relations juridiques entre l'aéro-club, le pilote et les passagers à titre privé de l'aéronef

V.2.2 . Sur la reconnaissance éventuelle d'une faute civile de négligence mise à la charge de l'aéro-club pour défaut de vérification d'un document administratif relatif à la passagère mineure

V.2.2.1. Les éléments de réflexion

A. Les sources légales ou réglementaires

B. La jurisprudence

C. Les recommandations de la Fédération Française de l'Aéronautique (FFA)

D. Le règlement intérieur de l'aéro-club

V.2.2.2. Conclusions et avis sur le second moyen

I. RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Le **8 janvier 2012** , **[A] [M]**, âgée de **13 ans**, est décédée dans l'accident d'un petit avion de type Cessna C152 dans lequel elle avait pris place comme passagère à l'aérodrome de [Localité 1] (Val d'Oise), afin d'effectuer un baptême de l'air improvisé à titre gratuit. L'avion, appartenant à l'Aéro-club [X], était piloté par M. [S] [A], 22 ans, membre de ce club, simultanément décédé dans l'accident.

Le 22 mars 2012, le GIE La Réunion aérienne et Spatiale (ci-après, l'assureur), assureur du pilote et de l'aéro-club, a adressé une offre d'indemnisation à M. et Mme [M], parents de la défunte, qui ne l'ont pas acceptée, la considérant comme notoirement insuffisante eu égard à l'ampleur de leur préjudice.

Le **16 octobre 2013** , à la suite de l'enquête préliminaire et d'un rapport du Bureau d'enquêtes et analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile, le procureur de la République du tribunal de

grande instance de Pontoise a requis l'ouverture d'une information judiciaire contre X du chef d'homicide involontaire . Un juge d'instruction a été désigné.

Le **23 décembre 2013** , M. et Mme [M], qui avaient auparavant déposé plainte pour les faits en cause ¹, se sont constitués partie civile , ainsi qu'ultérieurement leurs deux enfants [T] et [D] (ci-après, les consorts [M]).

Une expertise puis une contre-expertise sur les causes et circonstances de l'accident ont été ordonnées.

Le **24 septembre 2014** , les époux [M] ont assigné en référé-expertise l'assureur , ainsi que la CPAM du Val d'Oise et la CPAM de Seine-Saint-Denis, devant le président du tribunal de grande instance de Pontoise, aux fins de désignation d'un médecin expert ayant pour mission de déterminer leur préjudice .

Par ordonnance de référé du 24 février 2015, une expertise a été ordonnée. L'expert a déposé ses rapports le 31 mai 2016.

Les **24, 27 février 2017 et 1^{er} mars 2017** , les époux [M] ont fait citer l'aéro-club, son assureur, la CPAM et l'Agent judiciaire de l'Etat devant le tribunal de grande instance de Pontoise, aux fins, notamment, de voir condamnés in solidum l'aéro-club et son assureur à les indemniser de leur préjudice .

Le **22 novembre 2017** , une ordonnance de non-lieu a été rendue , avec pour conclusion finale: « *l'information judiciaire n'a pas permis de définir avec certitude les causes et circonstances exactes du crash, ni de déterminer si une faute a été commise, ni de désigner le ou les auteurs éventuels des faits* », précisant en outre que « *le facteur privilégié est le facteur humain* » et qu'il convient de retenir « *l'exclusion définitive du facteur technique* ». Aucune responsabilité pénale ne peut être recherchée pour le mécanicien , l'aéro-club (association [S]) ou le constructeur de l'avion.

Le **3 décembre 2019** , le **tribunal de grande instance de Pontoise** a déclaré recevable l'action des consorts [M], et a dit que l'aéro-club n'avait commis aucune faute de nature à engager sa responsabilité. Il a en conséquence débouté les consorts [M] de l'ensemble de leurs demandes. Le tribunal ne s'est pas prononcé sur la responsabilité du pilote ².

Par jugement du 3 juin 2020, le tribunal de grande instance de Pontoise a dit que le jugement rendu par le tribunal le 3 décembre 2019 ne comportait pas d'omission de statuer sur la demande des consorts [M] relative à la condamnation de l'assureur en sa qualité d'assureur du pilote et a débouté les consorts [M] de leur requête ³.

Le **26 octobre 2020** , les consorts [M] ont assigné devant le tribunal judiciaire de Pontoise, l'assureur, les deux CPAM et l'Agent judiciaire de l'Etat, en réparation de leurs divers préjudices.

Le **26 octobre 2023** , la **cour d'appel de Versailles** a confirmé le jugement du 3 juin 2020 ⁴. Elle a revanche infirmé le jugement du 3 décembre 2019 en ce qu'il a déclaré recevable l'action directe des consorts [M] à l'encontre du GIE La Réunion aérienne en qualité d'assureur de M. [A], et a dit que cette action était irrecevable pour cause de prescription. La cour d'appel a par ailleurs confirmé le jugement du 3 décembre 2019 en ce qu'il a dit que la responsabilité de l'aéro-club n'était pas engagée dans l'accident du 8 janvier 2012.

C'est l'arrêt attaqué.

II. LES MOTIFS DE L'ARRET ATTAQUÉ

La cour d'appel de Versailles s'est prononcée d'une part sur la responsabilité du pilote, d'autre part sur celle de l'aéro-club.

En substance, elle a rappelé et décidé dans ses motifs :

1/ Sur la responsabilité du pilote et sur la fin de non-recevoir tirée de la prescription :

- que l'action directe de la victime contre l'assureur suppose que soit démontrée la responsabilité de l'assuré ;
- **[Sur l'application de la Convention de Varsovie]** que la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 est applicable à la promenade aérienne gratuite, à l'exclusion des dispositions de droit commun de la responsabilité;
- que selon cette Convention, la responsabilité du pilote, personne particulière, ne peut être engagée que si la victime prouve qu'il a commis une faute ;
- que le jugement du 3 décembre 2019 sera infirmé sur ce point ;
- que l'article L. 6421-4 du code des transports (dans sa version en vigueur au moment des faits) dispose que « Sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit n'est engagée, dans la limite prévue par le premier alinéa [114.336 € pour chaque passager], que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés », et que « 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. » ;
- que cette disposition ne fait aucune distinction entre les actions fondées sur la responsabilité délictuelle du transporteur aérien, même non commercial, et sur celle ayant pour cause sa responsabilité contractuelle ;
- qu'en conséquence, les considérations relatives à la minorité d'[A] [M] et à son impossibilité de contracter sont, d'un point de vue juridique, inopérantes ;
- **[Sur la prescription de l'action en responsabilité]** que l'article L. 6422-5 du même code prévoit 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. L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre. » ;
- que « *les consorts [M] auraient dû engager l'action en responsabilité du pilote, qui relève d'un fondement délictuel, avant le 8 janvier 2014* » ;
- que « *La plainte avec constitution de partie civile qu'ils ont formée dans une instruction menée par un juge d'instruction du tribunal de grande instance de Pontoise, actuel tribunal judiciaire, ayant donné lieu à une ordonnance de non-lieu du 22 novembre 2017 n'a pas valablement interrompu la prescription conformément aux prévisions de l'article 2243 du code civil* » ;
- que de même, l'offre transactionnelle de l'assureur (22 mars 2012), qui aurait reporté le délai pour agir au 22 mars 2014, « *ne peut en aucun cas permettre de considérer que l'action introduite en 2017 a été formée dans le délai, la nature du transport n'en étant pas changée* » ;
- qu'en conséquence, il convient d'accueillir la fin de non-recevoir formée par l'assureur à sa qualité d'assureur du pilote, et de déclarer irrecevable la demande formée par les consorts

[M] à l'encontre de l'assureur.

2/ Sur la responsabilité de l'aéro-club sur le fondement de l'article 1384 al. 1^{er} devenu article 1242 du code civil :

- que l'aéro-club était propriétaire de l'avion, mais qu'il n'en avait pas l'usage, la direction ou le contrôle, seul le pilote étant gardien de la chose en ce qui concerne le comportement de l'aéronef;
- que seul un défaut de l'appareil est susceptible d'engager la responsabilité de l'aéro-club, gardien de la structure ;
- et, par adoption des motifs des premiers juges, qu'aucune faute ne pouvait être relevée au titre de l'entretien de l'avion selon les experts ; que « *l'entretien a été régulièrement réalisé par un mécanicien compétent* », et que « *les différents experts ont évoqué des hypothèses différentes (...), Aucune n'est sûre et aucune n'engage la responsabilité de l'aéro-club* » ;

3/ Sur la faute commise du fait de l'absence d'autorisation parentale, sur le fondement des articles 1382 et 1383 du code civil alors en vigueur, devenus les articles 1240 et 1241 du même code :

- qu'au vu du règlement intérieur ainsi que des missions et attributions de l'aéro-club, il ne revenait pas à ce dernier de solliciter une autorisation parentale puisqu'il n'était pas l'organisateur du vol, réalisé sous la seule responsabilité du pilote, qui n'effectuait aucune prestation pour le compte du club et dont il n'était pas non plus le préposé ;
- que, dès lors, aucune faute ne pouvait être reprochée à l'aéro-club, comme l'ont jugé les premiers juges.

III. LE POURVOI

Le pourvoi formé par les consorts [M], se développe en deux moyens.

Le **premier moyen**, développé en deux branches, reproche à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré irrecevable car prescrite leur action directe formée contre l'assureur ès qualité d'assureur de responsabilité civile du pilote.

La première branche reproche en substance à l'arrêt attaqué la violation des articles L. 6422-5 du code des transports et 2243 du code civil, en ayant jugé que l'interruption de la prescription par l'effet de la constitution de partie civile était réputée non-avenue, au motif que le juge d'instruction avait rendu une ordonnance de non-lieu le 22 novembre 2017 et que leur action en réparation était dès lors prescrite depuis le 8 janvier 2014, soit deux années après le décès de leur fille.

La seconde branche reproche à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré prescrite leur action par application de la législation spéciale relative au transport aérien de personnes, peu important la minorité de la victime d'un vol et l'absence d'autorisation de ses parents, en violation des articles 2224 et 2226 du code civil et L. 6422-5 du code des transports.

Le **second moyen** reproche en substance à la cour d'appel de ne pas avoir recherché si, indépendamment des dispositions du règlement intérieur, l'abstention imputable à l'aéro-club de ne pas avoir demandé une autorisation parentale, n'était pas constitutive d'une faute, peu important que le vol ait été organisé à titre personnel par l'un de ses membres (manque de base légale au regard des articles 1240 et 1241 du code civil).

Plus précisément, les deux moyens sont exprimés dans les termes suivants :

PREMIER MOYEN

« Les consorts [M] reprochent à l'arrêt de dire que leur action directe à l'encontre du GIE La Réunion Aérienne et Spatiale, ès qualité d'assureur de responsabilité civile du pilote, était irrecevable pour cause de prescription, alors :

1/ que la constitution de partie civile de la victime d'un dommage interrompt le délai de prescription de son action en réparation ; que cet effet interruptif est maintenu lorsque le juge d'instruction rend une ordonnance de non lieu ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté que les consorts [M] s'étaient constitués parties civiles le 23 décembre 2013 dans une instruction menée par un juge d'instruction du tribunal judiciaire de Pontoise (arrêt, p. 10 § 14), de sorte qu'ils avaient interrompu le délai prescription de leur action en réparation contre le pilote de l'avion responsable du décès de leur fille ; qu'en jugeant toutefois que l'interruption de la prescription était réputée non-avenue au motif que le juge d'instruction avait rendu une ordonnance de non-lieu le 22 novembre 2017, et que leur action était ainsi prescrite depuis le 8 janvier 2014, soit deux années après le décès de leur fille survenu lors d'un crash d'avion, la cour d'appel a violé les articles L. 6422-5 du code des transports et 2243 du code civil;

2 / QUE le vol réalisé par un passager mineur et sans l'accord de ses parents n'est pas constitutif d'un transport aérien de personnes ; que l'action en responsabilité civile contre le pilote au titre des dommages subis par le mineur passager, non autorisé par ses parents à réaliser le vol, se prescrit donc dans les conditions prévues en droit commun ; qu'en l'espèce, les époux [M] faisaient valoir que leur fille, [A] [M], âgée de 13 ans au moment de l'accident, n'avait pas reçu leur autorisation pour effectuer le vol ayant conduit à son décès, de sorte que la recevabilité de leur action en réparation devait être appréciée dans les conditions prévues en droit commun ; qu'en jugeant toutefois que la législation spéciale relative au transport aérien de personnes était applicable, peu important la minorité de la victime d'un vol et l'absence d'autorisation par ses parents, et que l'action des époux [M] devait, en conséquence, être déclarée irrecevable comme prescrite, la cour d'appel a violé les articles 2224 et 2226 du code civil et L. 6422-5 du code des transports ».

SECOND MOYEN

« Les consorts [M] reprochent à l'arrêt confirmatif de dire que l'aéroclub [W] n'avait commis aucune faute de nature à engager sa responsabilité, et de les débouter de l'ensemble de leurs demandes, alors « que tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ; qu'en l'espèce, les époux [M] faisaient valoir que l'aéroclub [A] avait commis une faute en ne vérifiant pas avant l'embarquement si Mme [A] [M], âgée de 13 ans, disposait ou non d'une autorisation parentale pour réaliser un vol à bord d'un avion appartenant à l'aéro-club ; qu'en déboutant les époux [M] de leur action en responsabilité contre l'aéroclub au motif que ce dernier n'avait pas pour mission ou attribution de solliciter une autorisation parentale dans le cadre d'un vol personnel organisé par l'un de ses membres « au vu du règlement intérieur » de l'aéro-club signé par le pilote, sans rechercher si, indépendamment des dispositions du règlement intérieur, l'abstention imputable à l'aéro-club n'était pas constitutive d'une faute, peu important que le vol ait été organisé à titre personnel par l'un de ses membres, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1240 et 1241 du code civil.»

Deux « **Avis 1015** » ont été transmis aux parties par la conseillère rapporteure, dans les termes suivants :

- Conformément à l'article 1015 du code de procédure civile, dans l'affaire ci dessus mentionnée, il est envisagé de relever d'office le moyen tiré de ce que le juge répressif étant incompétent pour connaître de l'indemnisation des victimes indirectes de l'accident aérien, l'ordonnance de non-lieu rendue par le magistrat instructeur ne rend pas non-avenue l'interruption qui résulterait d'une telle plainte.

- Conformément à l'article 1015 du code de procédure civile, dans l'affaire ci dessus mentionnée, il est envisagé de rejeter la première branche du premier moyen par substitution au motif critiqué d'un

motif de pur droit, relevé d'office tiré de ce que l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur.

IV. LES QUESTIONS JURIDIQUES SOULEVÉES OU INDUITES PAR LE POURVOI ET LES AVIS 1015

- Le champ d'application de la législation spéciale relative au « transport aérien »
- Le régime juridique de l'interruption de la prescription résultant de la constitution de partie civile en cas d'ordonnance de non-lieu subséquente
- Le régime juridique de la prescription de l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur du transporteur
- La faute civile reprochée à l'aéro-club qui a mis un aéronef à disposition du pilote sans vérifier l'existence d'une autorisation parentale.

V. DISCUSSION ET AVIS

V.1. Sur la prescription de l'action directe formée contre l'assureur de responsabilité civile du pilote (premier moyen)

V.1.1 . Observations liminaires sur la situation chronologique et sur les actes de la procédure de l'espèce -

Le premier moyen du pourvoi critique l'arrêt attaqué en ce qu'il a prononcé l'irrecevabilité pour cause de prescription de l'action directe engagée à l'encontre de l'assureur du pilote.

. Il est important de relever, à titre liminaire, les éléments factuels suivants, qui permettent de bien saisir le contexte juridique et temporel de ce dossier :

- l'accident aérien a eu lieu le 8 janvier 2012.
- deux mois après, l'assureur du pilote et de l'aéro-club a fait une offre d'indemnisation aux époux [M] ⁵, parents de la jeune passagère décédée (et donc victimes indirectes), que ceux-ci ont refusée, l'estimant insuffisante au regard de l'importance de leurs préjudices.
- une information judiciaire contre X du chef d'homicide involontaire a été ouverte 22 mois après l'accident, dans la suite de l'enquête réalisée par le BEA ⁶.
- les époux [M], qui avaient déposé plainte contre X à une date qui n'est pas précisée dans le dossier, se sont constitués partie civile le 23 décembre 2013, soit presque 2 ans après l'accident.
- les époux [M] ont exercé une action directe à l'encontre de l'assureur , par une assignation en référé-expertise, le 24 septembre 2014, soit 2 ans et 9 mois après l'accident, aux fins d'expertises médicales les concernant.
- le dépôt du rapport d'expertises médical es ayant eu lieu en mai 2016, ils ont assigné en responsabilité et indemnisation l'aéro-club et l'assureur fin février et début mars 2017. ⁷

- et le 22 novembre 2017, soit 5 ans et 11 mois après l'accident, a été rendue l'ordonnance de non-lieu relative aux circonstances de l'accident aérien, qui n'a pas retenu la responsabilité pénale de l'aéro-club ou du pilote.

Il ressort de ces éléments chronologiques, que l'action directe a été exercée contre l'assureur plus de deux ans après la survenance de l'accident, dans le contexte d'une longue enquête d'abord du BEA, puis du juge d'instruction saisi du dossier en octobre 2013 et qui s'est poursuivie jusqu'en novembre 2017.

. Il peut également être observé que le pourvoi est formé, en l'espèce, par **les consorts [M]**, soit M. et Mme [M] ainsi que leurs deux enfants majeurs au moment de l'accident, [T] et [M] [M].

L'action directe par assignation en référé-expertise du 24 septembre 2014 n'a en revanche été exercée que par **les époux [M]**.

Il ressort des pièces du dossier que la date de la constitution de partie civile de leurs deux enfants majeurs est postérieure à celle de la constitution de partie civile des parents, mais elle n'est pas précisée dans le dossier.

Les parties ont produit une assignation au fond du 26 octobre 2020, qui concerne cette fois les quatre membres de la famille [M]. ⁸

Au regard de ces éléments, la question du périmètre à l'égard des parties de la décision à venir me paraît susceptible de se poser.

Sur la problématique de la prescription :

. Une première question se pose dans ce dossier, celle de déterminer le délai de prescription applicable en l'espèce :

- s'agit-il du délai biennal de la prescription spéciale applicable en matière de transport aérien, soit en l'espèce deux ans à compter de l'accident (convention de Varsovie du 12 octobre 1929)?

- ou bien du délai décennal de la prescription de droit commun applicable en matière de dommage corporel (art. 2226 du code civil), soit dix ans à compter de la consolidation du dommage des victimes indirectes ?

C'est la question soulevée dans la seconde branche du premier moyen, qui sera étudiée en premier lieu.

Si le délai décennal de droit commun est applicable, l'action directe exercée contre l'assureur est de toute évidence recevable, car exercée 2 ans et 9 mois après la survenance du dommage subi par les époux [M] (ie . le décès brutal de leur fille).

. Une seconde question se pose alors, si le délai biennal applicable au transport aérien est retenu en l'espèce :

Dans un tel cas, en effet, l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur ne peut être recevable que si l'on peut considérer que le délai pour agir qui lui est applicable a été interrompu de telle sorte qu'agir plus de deux ans après la survenance de l'accident resterait possible.

L'interruption, en l'espèce, pourrait résulter uniquement de la constitution de partie civile des époux [M] intervenue dans le délai spécial biennal, sous réserve que celle-ci respecte certaines conditions relatives à son contenu et sous réserve de l'articulation des articles 2241 et 2243 du code civil, ainsi que de l'influence possible du régime de l'action directe en droit des assurances, comme il sera exposé dans cet avis (cf. *infra*, V.1.3).

La problématique de l'articulation des articles 2241 et 2243 du code civil est l'objet de la première branche du premier moyen et d'un premier avis 1015.

Celle du régime propre à l'action directe en droit des assurances est l'objet d'un second avis 1015.

V.1.2 . Sur les conditions de la responsabilité du transporteur aérien à titre gratuit en cas de dommage aux personnes - (seconde branche du premier moyen)

Un débat s'est noué devant les juges du fond sur la question de savoir si la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 était applicable à l'espèce, en l'absence de contrat de transport valablement conclu par la jeune passagère [A] [M]. La cour d'appel de Versailles a considéré, contrairement aux premiers juges, que les considérations relatives à la minorité d'[A] [M] et à son impossibilité de contracter étaient, d'un point de vue juridique, inopérantes (cf. *supra* , p. 6).

L'enjeu juridique de la question soulevée par le pourvoi est essentiel pour ce qui concerne la prescription applicable à l'action directe exercée le 24 septembre 2014 par les époux [M], victimes indirectes : deux ans à compter de l'accident ou dix ans à compter de la date de la consolidation du dommage, selon que l'on applique la convention de Varsovie ou le droit commun (art. 2226 du code civil).

La question soulevée par le pourvoi ne trouve pas de réponse évidente, mais l'on peut s'attacher aux sources et à la ratio legis du droit applicable au transport aérien réalisé à titre gratuit, relever l'importance attachée formellement à la relation contractuelle dans les textes applicables, et s'intéresser à la jurisprudence et à la doctrine qui interprètent ces textes, pour prendre position .

V.1.2.1. Le « transport aérien » au sens de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929

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. » (art. L. 6400-1 du code des transports).

Aux termes de l'article L. 6100-1, I, « Est dénommé aéronef pour l'application du présent code, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs. ».

Le « transporteur aérien », dans l'hypothèse d'un vol d'agrément tel que celui de l'espèce, est le pilote de l'aéronef.

A. La convention de Varsovie : *ratio legis* et champ d'application -

Par renvoi de l'article L. 6421-4 du code des transports dans sa version applicable à l'espèce, les faits de l'espèce sont susceptibles de relever de l'application de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, s'agissant d'un transporteur aérien non titulaire d'une licence communautaire et de faits survenus avant les modifications du droit français des transports par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'UE dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances.

La convention de Varsovie a été prise littéralement, en 1929, *pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* . Elle s'applique ainsi (art. 1^{er}) à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens .

La *ratio legis* de cette convention est soulignée par la doctrine : celle-ci « *unifie les règles relatives au titre de transport et réglemente de manière complète la responsabilité contractuelle du transporteur aérien international. La convention pose à la charge des transporteurs une obligation de sécurité qui est automatiquement englobée dans le contrat de transport. Mais en contrepartie,*

le montant des indemnisations est plafonné et il est très facile pour le transporteur de se soustraire à sa responsabilité. L'obligation de sécurité est très allégée . » [9](#)

Dès 1957, le droit français a étendu le champ d'application de cette convention aux transports internes (loi n° 57-259 du 2 mars 1957).

Pour les transporteurs aériens non titulaires d'une licence communautaire, **l'article L. 6421-4 ancien du code des transports [10](#)**, susceptible d'être appliqué à l'espèce, fixait alors les règles suivantes pour ce qui concernait **leur responsabilité** :

- seules les stipulations de la convention de Varsovie sont applicables pour rechercher la responsabilité d'un transporteur aérien relevant de son champ d'application [11](#) ;
- et ce, quelles que soient les personnes qui mettent en cause cette responsabilité et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir [12](#) ;
- la responsabilité du transporteur aérien qui a réalisé un transport gratuit est une responsabilité pour faute prouvée, du transporteur lui-même ou de ses préposés ;
- la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée dans ce cas à 114.336 euros.

Il peut être observé que depuis le 10 octobre 2021 (date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi du 8 octobre 2021 précitée), l'article L. 6421-4 du code des transports est modifié .

Désormais, la responsabilité du transporteur aérien dans une hypothèse telle que celle de l'espèce est régie par la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international [13](#).

Les règles qui viennent d'être précisées sont inchangées dans leur substance, sous réserve de certaines modifications relatives à la faute du transporteur à titre gratuit : le nouvel article L. 6421-4 retient toujours la responsabilité pour faute simple prouvée du transporteur ou de ses préposés si le dommage ne dépasse pas la limite en euros précitée (114.336 euros) ; en revanche, la preuve d'une faute inexcusable est requise si le dommage dépasse ce montant, la convention précisant la définition de la faute inexcusable [14](#).

On peut donc souligner la stabilité pour l'essentiel des règles relatives à la responsabilité du transporteur aérien lors d'un transport gratuit de passagers, en cas d'accident aérien , sous réserve de la modification qui vient d'être exposée, favorable aux victimes , puisqu'antérieurement à la loi du 8 octobre 2021 , la limite fixée par la convention de Varsovie ne souffrait pas d'exception.

B. La jurisprudence de la Cour de cassation sur les vols d'agrément -

La Cour de cassation admet de longue date que les vols d'agrément (promenades aériennes) réalisés dans de petits aéronefs, à titre onéreux ou à titre gratuit, relèvent également de cette convention .

Sous l'empire de l'ancien article L. 6421-4 du code des transports, elle a ainsi jugé, en application de ce texte, que « *la responsabilité du transporteur aérien de personnes est régie par les seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 (...) et que, s'agissant d'un transport gratuit, la victime doit prouver la faute* » [15](#).

Elle a également précisé qu' « *une promenade aérienne, fût-elle effectuée par un particulier, à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929* » ¹⁶.

Quelques limites à l'application de la convention de Varsovie ont cependant été posées dans la jurisprudence : les vols sportifs (voltige aérienne), ou encore les vols accessoires à une mission principale, tels que la réalisation de photographies aériennes, des repérages géographiques... Dans ces hypothèses, le droit spécial de la convention de Varsovie a été écarté ¹⁷.

V.1.2.2 . Le cas particulier du vol aérien réalisé par une personne mineure sans autorisation parentale

Au regard de ce qui précède, il ne fait pas de doute que la jeune passagère, en l'espèce, a bien participé à une opération de « transport aérien » interne (sur le territoire français), du type « promenade aérienne » et ce, à titre gratuit.

Le pourvoi soulève cependant une difficulté qui tient à la situation particulière de l'espèce, dans laquelle la passagère, décédée lors de l'accident aérien, était **mineure** et est montée dans l'avion sans bénéficier d'une **autorisation parentale** de réaliser le vol aérien. La seconde branche du premier moyen tire argument de l'absence d'autorisation parentale, reprochant à la cour d'appel d'avoir appliqué la législation spéciale sus-évoquée, alors, selon le pourvoi, que « le vol réalisé par un passager mineur et sans l'accord de ses parents n'est pas constitutif d'un transport aérien de personnes ».

Cette branche du premier moyen soulève ainsi la question de savoir si l'existence d'un contrat de transport aérien valable est une condition déterminante de l'application de la convention de Varsovie , ou si le « transport aérien » au sens de cette convention peut être entendu plus largement , reposer le cas échéant sur un fait (ie . le transport dans les airs) en l'absence de conclusion de tout contrat exprès ou tacite entre le transporteur et le passager, ou en l'absence de contrat valablement conclu entre les parties.

A. Contrat de transport ou fait de « transport aérien » -

A lire les textes applicables , notamment la convention de Varsovie qui fait référence à de nombreuses reprises au « contrat de transport », au « transporteur », au « billet de passage », ou encore aux clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité, mais aussi les dispositions du code des transports (cf. Livre IV « Le transport aérien »), dont le Titre 2 (duquel relève l'article L. 6421-4) s'intitule « Contrat de transport », il semble à première vue ne pas faire de doute que cette législation spéciale est applicable dans l'hypothèse où un contrat a été conclu entre le transporteur et le passager (ou la personne qui confie des marchandises au transporteur aérien).

Un tel constat ne surprend pas, au regard du champ d'application de la convention de Varsovie (le transport international de personnes et de marchandises), et aussi de celui des dispositions de droit interne qui visent le même type de situation. La référence aux « entreprises de transport aérien », dans la convention de Varsovie notamment, vient confirmer ce contexte.

Le vol d'agrément sur petit avion biplace, comme en l'espèce, n'est manifestement *pas visé* par ces textes, ce que révèle leur contenu plus globalement, orienté et adapté au transport de passagers ou de marchandises dans des avions exploités par des entreprises. Certes, la convention de Varsovie envisage le transport aérien gratuit, mais toujours dans le cadre d'un transport international dans le contexte qui vient d'être exposé (ce qui renvoie a priori au billet de transport offert au passager).

La doctrine relaie généralement cette analyse qui repose sur la conclusion d'un contrat de transport, la majorité des auteurs considérant que le transport aérien, au sens des textes spéciaux,

repose sur une relation contractuelle .

Un débat subsiste toutefois entre les rares auteurs qui adoptent une conception dualiste du transport aérien (contrat/fait juridique) ¹⁸ et ceux qui s'en tiennent à une conception unitaire (contrat de transport). La seconde approche est largement dominante dans la doctrine contemporaine ¹⁹, outre qu'elle est ancienne ²⁰.

La jurisprudence , quant à elle, fait souvent référence au « transport aérien » sans plus de précision, ce qui n'exclut aucunement bien sûr le sous-jacent contractuel, lequel est évident dans l'immense majorité des cas. Elle se réfère parfois expressément au « *contrat de transport* » ou au « *contrat de transport aérien* » ²¹.

On peut relever également, au titre des **décisions étrangères** , que le Tribunal fédéral suisse ²² a jugé que la loi fédérale, tout comme la convention de Varsovie, ne s'appliquait qu'à la condition qu'un contrat de transport aérien ait été conclu et que le transport ait été effectué contre rémunération s'il n'était pas assuré par un transporteur aérien. ²³

Il serait possible de déduire de ces premiers éléments que le droit spécial aérien, et en particulier la prescription biennale applicable à l'action en responsabilité contre le transporteur de personnes, ne serait applicable qu'en cas d'accord des volontés entre le transporteur et le passager .

B. Analyse contractualiste et problématique de l'autorisation parentale

Dans la perspective contractualiste qui vient d'être exposée, on peut considérer sans difficulté en l'espèce que ***la jeune passagère a conclu un contrat tacite de transport aérien avec le transporteur*** (ie . le pilote), en décidant de monter dans l'avion pour effectuer une courte promenade aérienne gratuite. Ce contrat repose en effet sur le principe du consensualisme.

Néanmoins, la question de sa capacité juridique à conclure un tel contrat peut être posée , en l'absence d'autorisation parentale.

En effet, en matière contractuelle, le principe est l'incapacité générale du mineur , qui ne peut donc conclure lui-même aucun acte (art. 1146, et anc. art. 1124 du code civil) ; seul son représentant légal peut le faire. Le manque de maturité fonde cette incapacité, le mineur étant jugé « inapte à diriger sa personne et à gérer sa fortune par lui-même » ²⁴. Ce sont donc tant *les actes de la vie personnelle* que les actes patrimoniaux qui sont l'objet de ces règles.

Des exceptions à ce principe existent, notamment pour les actes courants conclus par le mineur, qui ne seraient ni inopportuns ni lésionnaires ²⁵. Comme le soulignent des auteurs ²⁶, « l'usage est une notion qui varie selon les circonstances et l'âge du mineur ». La jurisprudence voit notamment dans les menus achats de tels actes courants. On peut observer que le législateur tend à renforcer la protection du mineur de 15 ans, notamment pour ce qui concerne l'usage des réseaux sociaux ²⁷.

Les règles (à visée protectrice) relatives à l'exercice de l'autorité parentale ²⁸ et à la capacité juridique des mineurs permettent de douter d'une telle capacité juridique en l'espèce, s'agissant d'un acte non usuel susceptible de présenter un danger pour la mineure concernée ²⁹. La passagère était une jeune adolescente, non forcément douée du discernement suffisant pour apprécier les risques d'une *activité aérienne dans un avion léger biplace piloté par un jeune pilote* n'ayant à son actif qu'un nombre d'heures de vol assez limité ³⁰. Au regard des règles applicables en matière d'autorité parentale, on peut estimer que la décision d'effectuer une promenade aérienne, pour une mineure de 13 ans, aurait nécessité un double accord parental en sus de celui

exprimé par la mineure. Il semble que la notion d' « acte courant » soit soumise au contrôle de la Cour de cassation [31](#).

Dès lors, il apparaît possible de conclure qu'un tel contrat de transport était nul, faute de capacité à contracter seule pour la passagère concernée (cf. art. 1128 - anc. art. 1108, et art. 1147 - anc. art. 1124 et 1125 du code civil). La nullité de l'acte entraîne son anéantissement rétroactif, en raison de l'absence d'une condition de sa validité. La passagère, en l'espèce, n'a pas a priori conclu un contrat de transport valable. Peut-être même serait-il possible de considérer ce contrat comme *inexistant*, même si la jurisprudence est rare sur le caractère inexistant du contrat [32](#).

Encore faut-il, cependant, pour aboutir à l'inapplicabilité de la convention de Varsovie en l'espèce, et donc à l'inapplication de la prescription biennale du droit aérien au profit de celle décennale du droit commun (art. 2226 c. civ.), **approfondir la question du périmètre des dispositions de cette convention propres à la responsabilité du transporteur**. Or, justement, cette question n'est pas simple, dépendant de l'interprétation que l'on peut faire de l'article 24 de la convention.

V.1.2.3 . La question de l'interprétation de l'article 24 de la convention de Varsovie

Une question est susceptible de se poser, à la lecture de la convention de Varsovie, de la doctrine et de la jurisprudence, plus spécialement sur l'interprétation de l'article 24 de la convention, repris en substance à l'alinéa 3 de l'ancien article L. 6421-4 du code des transports applicable à l'espèce, dans les termes suivants :

« 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. »

Un débat existe en effet sur le sens de cette règle, qui n'évoque pas la distinction entre responsabilité contractuelle et responsabilité extracontractuelle, et sur la place que doit tenir, là encore, le contrat de transport aérien dans son interprétation.

. Il ne semble pas évident que les tiers au contrat de transport puissent se prévaloir de l'application de la convention de Varsovie.

Sur ce sujet, la Cour de cassation a jugé en 2021, dans un arrêt publié et à l'aide d'une formulation générale : « L'arrêt retient exactement (...) que la Convention de Varsovie ne s'applique qu'aux parties liées par le contrat de transport » [33](#).

Le rapport sur cette affaire renseigne sur **le débat doctrinal** qui s'est élevé, dans le contexte particulier de l'appel en garantie dirigé contre le transporteur aérien par le constructeur de l'aéronef, mais aussi plus largement [34](#). Plusieurs arguments sont soulevés de part et d'autre, tenant notamment à la *ratio legis* de la convention et à ses travaux préparatoires. Des spécialistes de droit aérien soutiennent apparemment fermement la restriction de l'application de la convention aux relations transporteur/passager. On peut citer notamment le professeur Delebecque [35](#) :

« On pourrait objecter que les textes (art. 24 CV ; art. 29 CM) prévoient que toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de la convention. Mais ces dispositions ne se prononcent pas sur les titulaires des actions et se bornent simplement à interdire les actions qui pourraient remettre en cause le statut du transporteur contractuel. En dénombrant les personnes titulaires de ces actions et en cantonnant très justement et sans doute conformément à l'esprit des textes fixant le statut du transporteur, le champ d'application de la convention internationale aux seules relations passager ou marchandise/transporteur, la Cour de cassation a certainement rendu l'un de ses plus grands arrêts de droit aérien. »

La solution retenue par la Cour de cassation en 2021 serait-elle susceptible d'avoir des conséquences sur l'action exercée par les ayants droit d'une passagère décédée dans un accident d'avion, en réparation de leur propre préjudice [36](#) ? Leur action n'est en effet pas fondée sur le contrat de transport, ils sont des tiers par rapport à celui-ci, même s'ils sont des tiers particuliers [37](#).

. On peut observer, toutefois, que l'application de la convention de Varsovie a été admise par la Cour de cassation, dans des hypothèses similaires d'actions d'un ayant droit notamment en son nom personnel, au motif que la loi (celle applicable à l'époque à la prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur) « *ne fait aucune distinction entre les actions fondées sur la responsabilité délictuelle du transporteur et celles ayant pour cause sa responsabilité contractuelle et doit donc recevoir application dans les deux cas* » [38](#).

Dans un autre arrêt en 1981, la Cour de cassation est allée dans le même sens, sur le fondement de la convention de Varsovie (art. 24 et 29 combinés), à propos de l'action d'une caisse de retraite et de prévoyance contre le transporteur d'un passager décédé, la caisse ayant dû verser prématurément une pension de réversion à sa veuve [39](#).

. Quant à **la doctrine**, elle souligne fréquemment le caractère exclusif de l'application de la Convention de Varsovie pour ce qui concerne la responsabilité et s'interroge sur l'intérêt pratique du débat. L'exclusivité de l'application de la convention de Varsovie en cas d'accident aérien signifie qu'il n'est pas admis de rechercher une indemnisation sur un autre fondement que cette convention.

Le professeur Paulin considérait en 2005 [40](#), que « Les conventions de Varsovie ou de Montréal ne se limitent pas à la responsabilité contractuelle du transporteur : toutes les actions en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peuvent être exercées que conformément à leurs dispositions. Il en résulte notamment, que l'action délictuelle des victimes par ricochet contre le transporteur leur sera soumise. Egalement, chaque convention s'applique aux relations avec le transporteur sous-traitant. »

Un autre auteur, dans sa thèse, estime que l'esprit de la convention de Montréal consiste à unifier très largement les actions en responsabilité des victimes d'accident de transport aérien, sans en restreindre le champ d'application aux seuls contrats de transport aérien [41](#).

Une autre thèse [42](#) soutient que « La CM [Convention de Montréal] soumet toutes les prétentions qui visent à compenser un dommage corporel à son double système de responsabilité uniforme et exclusif. En outre, la plupart des questions concernant la responsabilité du transporteur y sont réglées de manière uniforme. La réponse à ces questions ne dépend donc pas du fondement de la responsabilité. »

MM. Peyrefitte et Letacq [43](#) relèvent quant à eux : « *en réalité, cette controverse n'a guère d'intérêt pratique. Que le transport aérien gratuit résulte d'un contrat ou s'analyse en une situation extracontractuelle, ce sont les règles du Code des transports et de la convention de Varsovie qui s'appliquent (V. not. : Cass. 1^{re} civ., 28 avr. 2011, n° 09-67.729 JurisData n° 2011-0077409) . Le dernier alinéa de l'article L. 6421-4 du code des transports ne laisse subsister aucun doute. Il énonce que 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".* »

Dans la ligne de ces observations, on peut relever également que le caractère exclusif de la convention de Varsovie est affirmé dans des **décisions étrangères** notamment du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique [44](#).

. En tout état de cause, la lecture de l'ancien article L. 6421-4 du code des transports applicable à l'espèce doit être resituée dans le contexte général de la convention de Varsovie.

En faisant référence aux personnes, *quelles qu'elles soient et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir*, qui engagent la responsabilité du transporteur, la disposition peut certes être lue comme ouvrant la possibilité, et même imposant, à des tiers d'agir à l'encontre du transporteur aérien sur son fondement, mais uniquement si le dommage subi résulte d'une hypothèse relevant effectivement de la convention de Varsovie.

Dit autrement, le caractère exclusif des règles de la convention de Varsovie relatives à la responsabilité présuppose que la convention soit effectivement applicable au cas considéré.

Une telle interprétation semble logique, la responsabilité spéciale des transporteurs aériens ne trouvant son fondement et sa légitimité que dans le lien existant entre la convention de Varsovie et le dommage subi.

Dès lors, l'article 24 ne saurait être appliqué à l'action engagée par des tiers, victimes par ricochet d'un accident aérien qui ne relèverait pas de l'application de la convention. Si l'on considère que la conclusion d'un contrat de transport valable est la condition primordiale pour cette application, le cas d'espèce permet d'exclure l'application de cette disposition, au regard des éléments discutés plus haut sur la validité du contrat de transport aérien conclu par la jeune passagère en l'espèce, sous réserve du contrôle exercé par la Cour de cassation sur la notion d'«acte courant» (cf. *supra*, V.1.2.2).

V.1.2.4. Conclusions et avis sur la seconde branche du premier moyen

La réponse à la question posée par le pourvoi sera déterminante de la solution à apporter en réponse au premier moyen. En effet, dans l'hypothèse où la législation spéciale du droit aérien ne serait pas applicable, pour l'une et/ou l'autre raisons abordées ci-dessus (critère d'application de la convention de Varsovie / périmètre de l'article 24 de la convention de Varsovie), la prescription de droit commun serait applicable et l'action engagée par les parents à l'encontre de l'assureur du pilote serait dès lors recevable.

L'arrêt à venir, rendu en chambre mixte, pourrait ainsi permettre de clarifier la position de la Cour de cassation sur le champ d'application de la convention de Varsovie et, le cas échéant, sur l'interprétation de son article 24.

a/ Quant à l'interprétation qu'il convient de retenir de l'article 24 de la convention de Varsovie - si celle-ci est jugée applicable à l'espèce :

En dépit du débat doctrinal existant sur ce point, on peut relever que la Cour de cassation s'est déjà prononcée, dans des hypothèses pour certaines comparables à celle de l'espèce, en faveur de l'application de l'article 24 à des tiers au contrat de transport lorsque l'action de ces tiers présente un lien direct avec le dommage ayant résulté d'un accident aérien (victimes par ricochet).

La solution me paraît devoir être maintenue, au regard de la formulation large et générale de l'article 24, du caractère exclusif très généralement retenu en doctrine pour l'application de cette disposition, et au regard de la *ratio legis* de la convention de Varsovie : celle-ci a eu pour objectif d'unifier les règles applicables au transport aérien international, notamment pour ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas d'accident aérien, dans la perspective d'une limitation de la responsabilité et de l'indemnisation au regard du caractère par essence dangereux de cette activité. Il s'agissait en 1929 de trouver un équilibre entre les intérêts économiques des compagnies aériennes et ceux de potentielles victimes d'un accident aérien, cet équilibre ayant été révisé par la convention de Montréal en 1999, mais sans évolution radicale. L'uniformisation des règles a une visée mondiale, en dépit de certaines différences dans les droits nationaux, notamment au regard du caractère préfixe ou non du délai de prescription de l'action en responsabilité.

Ces règles ont été étendues au transport interne par la volonté du législateur français, sans exclusion des promenades aériennes réalisées à titre gracieux dans de petits aéronefs selon la jurisprudence de la Cour de cassation.

Pour l'ensemble de ces raisons, sous réserve de l'application à l'espèce de la convention de Varsovie (et de l'article L. 6421-4 anc. du code des transports), l'article 24 me paraît pouvoir être appliqué à l'hypothèse de l'action intentée par les victimes par ricochet d'un accident aérien survenu sur un petit avion lors d'un vol d'agrément et, par voie de conséquence, la prescription biennale du droit aérien de la responsabilité est aussi applicable.

b/ Quant au champ d'application de la convention de Varsovie :

Si l'on s'en tient aux textes applicables et à l'environnement juridique qu'ils visent, depuis 1929 et encore aujourd'hui ⁴⁵, il apparaît clair que la conclusion d'un contrat de transport semble être d'évidence le préalable à leur application, le contrat étant supposé avoir été conclu avec une entreprise de transport aérien, à titre onéreux le plus souvent, ou à titre gratuit exceptionnellement, pour effectuer un vol aérien international ou interne sur un avion qui n'est pas comparable à ceux utilisés dans les aéro-clubs.

L'aviation de loisirs n'est pas le 'cœur de cible' de ces textes, qui ne leur sont applicables en réalité que par extension et si cela présente un sens au regard de leurs dispositions. La particularité, en pratique, des contrats souvent tacites conclus avec un pilote dans le cadre d'un vol d'agrément organisé à titre amical ou bénévole, n'a pas été spécialement envisagée par ces textes qui ne leur sont pas destinés. Mais la Cour de cassation admet sans ambiguïté l'application de ces textes à des promenades aériennes, circulaires et à titre gratuit, organisées à titre personnel par un pilote et réalisées avec de petits aéronefs empruntés au club ou propriété du pilote.

On peut ainsi en déduire qu' en dépit de la particularité de ces « contrats », dont les parties n'ont pas forcément conscience (le vol s'apparentant plus souvent pour les personnes concernées à un service bénévole ou à un cadeau amical qu'à un contrat au sens juridique du terme), ceux-ci sont bien au fondement de la relation qui se noue entre le pilote et son passager. On sait que le droit n'exige pas forcément la conscience de son application à une situation juridique donnée pour déployer ses effets. Ce constat peut justifier l'application de la convention de Varsovie aux vols d'agrément, ainsi que le décide la Cour de cassation, car il existe bien un contrat consensuel à la base de l'activité de transport qui est réalisée.

Cependant, d'une part, la qualification contractuelle ou délictuelle de la responsabilité du transporteur semble indifférente aux termes de l'article 24 de la Convention ⁴⁶ et, d'autre part, l'objectif d'uniformisation des règles en droit aérien de la responsabilité pourrait justifier une application des textes dès lors que le dommage résulte d'une activité de transport aérien, peu important en réalité son fondement.

Un tel positionnement entre toutefois en contradiction avec la jurisprudence qui exclut l'application de la convention de Varsovie (ou de la convention de Montréal) alors même que la victime directe a effectué un vol aérien, donc une activité de transport aérien, lorsque celle-ci est jugée comme ayant un caractère accessoire à une autre activité (photographies aériennes, topographie ...). Si l'on considère que le critère d'application des dispositions de la convention de Varsovie relatives à la responsabilité est simplement l'existence d'un *lien entre le dommage et une activité de transport aérien*, sans se préoccuper de l'existence et de la validité d'un contrat de transport aérien, ne faudrait-il pas alors inclure dans son champ les hypothèses sus-visées ? Dans ces hypothèses en effet, le dommage est bien directement lié à l'activité de transport aérien, non à l'autre activité considérée comme principale.

Pour sortir de cette difficulté, plusieurs options me paraissent possibles :

- soit rappeler dans l'arrêt à venir que l'existence d'un contrat de transport est bien le critère d'application des textes applicables à l'espèce , et alors la question me paraît sérieusement posée de sa validité, voire de son existence même en l'espèce (au regard de l'incapacité juridique de la victime directe). La cassation de l'arrêt attaqué pourrait alors être encourue, si la Cour de cassation se saisit du contrôle de la qualification d' « acte courant » accompli par une personne mineure. La cassation serait fondée sur les circonstances exceptionnelles de l'espèce, la cour d'appel ayant au contraire jugé celles-ci inopérantes et notamment la minorité de la victime.

- soit considérer au contraire que le contrat de transport ne constitue pas un critère d'application de ces textes et se contenter du critère du « transport aérien » pris en tant que fait , mais il s'agirait d'une solution très audacieuse, au regard, notamment, de la formulation même de ces textes - très orientée vers le contrat - et du positionnement d'une large partie de la doctrine. Une telle solution pourrait trouver une justification dans la volonté d'uniformiser l'application de la convention de Varsovie en cas d'accident aérien, mais elle se heurterait comme on l'a vu à la jurisprudence de la Cour de cassation qui exclut cette application dans certains cas, alors même qu'il existe un lien direct entre le « transport aérien » et l'accident subi par la victime. Le rejet du premier moyen en sa seconde branche serait alors prononcé en validant la motivation de l'arrêt attaqué, p.10, qui considère inopérantes « *les considérations relatives à la minorité d'[A] [M] et à son impossibilité de contracter* ».

- soit exclure la situation de l'espèce du champ d'application de la convention de Varsovie et de l'article L. 6421-4 du code des transports, pour d'autres motifs , qui pourraient tenir à la distorsion existante entre le 'cœur de cible' de ces textes spéciaux et les vols de loisirs organisés à titre gratuit par un particulier pilote dans un cadre amical ou bénévole.

Une telle solution, de cassation, imposerait néanmoins de revenir sur la jurisprudence de la Cour de cassation, qui inclut les vols d'agrément gratuits dans le champ de ces textes. Il pourrait être justifié de sortir ce type de vols du champ du droit spécial aérien pour ce qui concerne le régime de la responsabilité du pilote, au regard des raisons (principalement d'équilibre économique) qui ont présidé à la mise en place d'un régime juridique très spécifique en droit aérien (prescription courte, indemnisation limitée ...). Néanmoins, ces vols resteraient soumis au droit aérien sous d'autres aspects (qualification exigées des pilotes, obtention de la licence de vol etc.).

La solution pourrait peut-être avoir des répercussions en matière d'assurances, au regard des montants parfois très élevés d'indemnisation en cas de blessures graves ou de décès de la victime directe.

- en tout état de cause , au regard des développements qui précèdent, il ne me paraît pas possible de se fonder sur l'article 24 de la convention de Varsovie et sur l'article L. 6421-4 anc. du code des transports pour justifier le rejet de cette seconde branche du moyen, au regard des circonstances particulières de l'espèce, à moins de considérer que le contrat conclu par [A] [M] était un « acte courant », ou bien que la Cour de cassation n'exerce aucun contrôle sur la qualification d' « acte courant ».

En conclusion sur cette seconde branche du premier moyen , il me semble que la question soulevée par la pourvoi pourrait justifier une cassation reposant sur la première option, ce qui permettrait d'affirmer clairement que le contrat de transport est bien au soubassement de l'application du droit aérien et de tenir compte des circonstances propres à l'espèce pour retenir que la jeune [A] [M] n'a pu conclure valablement un contrat de transport avec le pilote de l'aéronef, un tel contrat ne relevant pas des actes courants qui peuvent être accomplis, en vertu des usages, par une personne mineure âgée de 13 ans.

En l'espèce , la cour d'appel de Versailles, après avoir rappelé la notion légale de transport aérien et la jurisprudence relative à l'application de la convention de Varsovie aux vols d'agrément à titre gratuit, s'est appuyée sur la convention de Varsovie et sur l'article L. 6421-4 du code des transports (dans sa version applicable à l'espèce), pour juger que « *les textes ne font aucune distinction entre*

les actions fondées sur la responsabilité délictuelle du transporteur aérien, même non commercial, et sur celle ayant pour cause sa responsabilité contractuelle (Cass. civ. 1e 12 juillet 1972, n° 67-12182). Ils n'excluent pas le cadre délictuel de la faute pouvant être recherchée. En conséquence, les considérations relatives à la minorité d'[A] [M] et à son impossibilité de contracter sont, d'un point de vue juridique, inopérantes ».

Au regard des développements qui précèdent et des circonstances propres à l'espèce (minorité de la victime ayant conclu tacitement le contrat de transport), cette motivation pourrait être critiquée si la chambre mixte décide de consacrer comme critère d'application de la convention de Varsovie, et notamment de son article 24 (ainsi que de l'article L. 6421-4 c. transports), la conclusion d'un contrat valable de transport aérien, gratuit ou onéreux, qu'il s'agisse d'un vol organisé par une entreprise de transport ou par un particulier pilote.

Avis de cassation sur la seconde branche du premier moyen du pourvoi .

V.1.3 . Sur le régime juridique de la prescription de l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur du pilote (première branche du premier moyen)

V.1.3.1. L'hypothèse de la prescription spéciale biennale du droit aérien

Si toutefois la chambre mixte décide, dans son futur arrêt, de retenir l'application de la convention de Varsovie à l'espèce (cf. *supra* , V.1.2.), l'action en responsabilité exercée à l'encontre du transporteur aérien fait alors l'objet de règles spéciales relatives à sa prescription.

A. Les dispositions spéciales du droit aérien posent une prescription courte (deux ans), dont le point de départ est (triple) déterminé (l'arrivée à destination, ou le jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou l'arrêt du transport), tout en renvoyant à la loi du tribunal saisi concernant le mode de calcul du délai.

L'article 29 de la convention de Varsovie , dispose en effet :

« 1. 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.

2. Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi. »

En application de ce texte, l'article L. 6422-5 ancien du code des transports, applicable à l'espèce , disposait :

« 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.

L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre. » [47](#)

L'article 35 de la convention de Montréal (désormais prise expressément pour référence à l'article L. 6421-4 nouveau), retient exactement la même règle que celle figurant dans la convention de Varsovie [48](#) , et l'ancien article L. 6422-5 a, quant à lui, été transféré à l'article L. 6422-4 nouveau, sans modification de son contenu [49](#) .

La prescription biennale est d'ailleurs ancienne, puisqu'elle figurait déjà à l'article L. 321-5 qui était en vigueur de 1967 au 1^{er} décembre 2010 [50](#) .

On peut enfin observer que la Cour de cassation a jugé en 2022 que « *l'ignorance d'une faute imputable au pilote ne caractérise pas une impossibilité d'agir* », au sens de l'article 2234 du code civil [51](#).

B. Dans l'arrêt attaqué, les consorts [M] se sont vu opposer la prescription spéciale de l'article L. 6422-5 ancien du code des transports pour leur action intentée à l'encontre de l'assureur du pilote de l'aéronef qui s'est écrasé le 8 janvier 2012, aux motifs suivants (nous soulignons) :

« 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.

Les textes ne font donc aucune distinction entre les actions fondées sur la responsabilité délictuelle du transporteur aérien, même non commercial, et sur celle ayant pour cause sa responsabilité contractuelle (Cass. civ 1e, 12 juillet 1972, no 67-12.182). Ils n'excluent pas le cadre délictuel de la faute pouvant être recherchée.

En conséquence, les considérations relatives à la minorité d'[A].[M] et à son impossibilité de contracter sont, d'un point de vue juridique, inopérantes.

L'article L.6422-5 du même code prévoit 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.

L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre. »

Dès lors, les consorts [M] auraient dû engager l'action en responsabilité du pilote, qui relève d'un fondement délictuel, avant le 8 janvier 2014.

La plainte avec constitution de partie civile qu'ils ont formée dans une instruction menée par un juge d'instruction du tribunal de grande instance de Pontoise, actuel tribunal judiciaire, ayant donné lieu à une ordonnance de non-lieu du 22 novembre 2017 n'a pas valablement interrompu la prescription conformément aux prévisions de l'article 2243 du code civil. »

La question juridique que soulève la première branche du premier moyen du pourvoi est la suivante :

Le délai de deux ans pour agir directement en réparation à l'encontre de l'assureur du pilote d'un avion privé qui a subi un crash, est-il interrompu par la constitution de partie civile des victimes dans une procédure pénale qui s'est terminée par une ordonnance de non-lieu ?

Sur ce point, l'arrêt attaqué, tout comme le pourvoi, n'évoquent expressément (au titre des dispositions du code civil sur la prescription) que l'article 2243 du code civil.

Pour mémoire, un **avis 1015** a été délivré aux parties, dans les termes suivants :

« Conformément à l'article 1015 du code de procédure civile, dans l'affaire ci dessus mentionnée, il est envisagé de relever d'office le moyen tiré de ce que le juge répressif étant incompétent pour connaître de l'indemnisation des victimes indirectes de l'accident aérien, l'ordonnance de non-lieu rendue par le magistrat instructeur ne rend pas non-avenue l'interruption qui résulterait d'une telle plainte. »

C. Premiers éléments de droit positif -

. Il peut être immédiatement précisé que ***l'assemblée plénière de la Cour de cassation*** a jugé, dans un **arrêt rendu le 14 janvier 1977** (pourvoi n° 74-15061), qu'il n'existe dans la convention

de Varsovie « *aucune disposition expresse selon laquelle, par dérogation aux principes du droit interne français, ce délai [biennal] ne serait susceptible ni d'interruption, ni de suspension* ». Les dispositions du code civil relatives à l'interruption de la prescription sont donc applicables au délai spécial de prescription applicable à la responsabilité du transporteur aérien.

Or le pourvoi invoque justement l'interruption du délai de prescription de l'action en réparation engagée par les consorts [M] à l'encontre de l'assureur du pilote décédé ; plus précisément, les demandeurs au pourvoi considèrent que « cet effet interruptif est maintenu lorsque le juge d'instruction rend une ordonnance de non lieu » et que la cour d'appel a violé l'article 2243 du code civil.

Il faut également souligner que **la chambre criminelle a jugé, en 2019 notamment** ⁵², au visa de l'article L. 6421-4 du code des transports, et par dérogation aux articles 3 et 4 du code de procédure pénale, « *qu'une promenade aérienne, fût-elle effectuée par un particulier, à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et que l'action en réparation d'un tel accident aérien échappe à la compétence matérielle des juridictions répressives* ».

. Dès lors, les textes de référence pour réfléchir sur la question soulevée dans le pourvoi sont les suivants :

art. 2241 du code civil (comp., anciennement, art. 2244 et 2246 ⁵³) :

« La demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion.

Il en est de même lorsqu'elle est portée devant une juridiction incompétente ou lorsque l'acte de saisine de la juridiction est annulé par l'effet d'un vice de procédure. »

art. 2242 du code civil :

« L'interruption résultant de la demande en justice produit ses effets jusqu'à l'extinction de l'instance. »

art. 2243 du code civil (voir, anciennement et en substance, art. 2247 du code civil ⁵⁴) :

« L'interruption est non avenue si le demandeur se désiste de sa demande ou laisse périmer l'instance, ou si sa demande est définitivement rejetée. »

. On peut d'ores et déjà tirer de ces textes et jurisprudences les premiers éléments suivants :

- l'action en réparation d'un accident aérien échappe à la compétence matérielle des juridictions répressives ; elle doit être portée devant le juge civil ;

- la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription, même lorsqu'elle est portée devant une juridiction incompétente ; (art. 2241)

- l'interruption produit ses effets jusqu'à l'extinction de l'instance ; (art. 2242)

- l'interruption est non-avenue si la demande est définitivement rejetée. (art. 2243)

V.1.3.2 . Le régime juridique de l'interruption de la prescription en présence d'une constitution de partie civile et d'une ordonnance de non-lieu subséquente

A. Les conditions de l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité civile par la constitution de partie civile

L'article 2241 alinéa 1^{er} du code civil dispose que « La demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion ». Par conséquent, tout acte assimilé à une " demande en justice " interrompt le délai de prescription.

Il a été jugé ainsi dans le cas d'une plainte avec constitution de partie civile ⁵⁵, ou de la constitution de partie civile intervenue après la mise en œuvre de l'action publique ⁵⁶, y compris lorsque celle-ci est portée contre une personne non-dénommée ⁵⁷.

La Cour de cassation a précisé qu'il n'est pas nécessaire que la demande d'indemnisation soit chiffrée pour que la constitution de partie civile soit reconnue comme une « action » au sens de l'article L. 114-1 du code des assurances ⁵⁸, ni même que la partie civile formule une « *demande en paiement* » ⁵⁹.

En matière de transport plus spécialement, plusieurs arrêts ont admis que la constitution de partie civile, même contre une personne non dénommée, avait la qualité d'acte interruptif du délai de prescription, dès lors que celle-ci démontrait l'intention de la victime de mettre en jeu la responsabilité du transporteur et d'obtenir l'indemnisation de son préjudice ⁶⁰.

La condition relative à la volonté manifestée par la victime, dans la constitution de partie civile, d'engager la responsabilité du ou des fautif(s), est certes requise formellement par la jurisprudence, mais en l'espèce, *elle n'a pas été mise dans le débat entre les parties*.

Cette exigence est plus largement susceptible d'être interrogée, au regard des termes mêmes de l'article 2 du code de procédure pénale ⁶¹, et peut-être d'autant plus lorsque la constitution de partie civile est incidente et intervient au stade de l'information judiciaire du chef d'homicide involontaire. Le document produit en l'espèce n'est qu'un acte formel du juge d'instruction qui enregistre en quelque sorte la constitution de partie civile, sans révéler l'intention des personnes concernées. En tout état de cause, pour l'immense majorité des victimes qui se constituent partie civile, l'intention est bien la recherche d'un responsable, pour obtenir réparation. La constitution de partie civile corrobore, certes, l'action publique, mais elle tend *a priori* au surplus à obtenir la réparation du dommage.

Pour ces raisons, il m'apparaît inopportun de soulever en l'espèce et à hauteur de cassation, la question, que l'on pourrait considérer comme étant *mélangée de fait et de droit*, de l'appréciation du contenu même de la constitution de partie civile effectuée par les époux [M] le 23 décembre 2013.

Il me semble que l'on peut dès lors considérer, pour la suite des développements, que l'acte de constitution de partie civile des époux [M] est susceptible d'avoir produit un effet interruptif de la prescription au sens de l'article 2241 du code civil.

B. La question de l'articulation des articles 2241 et 2243 du code civil (première branche du moyen et avis 1015)

A première vue, l'ordonnancement des articles 2241, 2242 et 2243 du code civil semble laisser penser que la demande en justice (telle une constitution de partie civile) interrompt le délai de prescription (art. 2241) et ce, jusqu'à l'extinction de l'instance (art. 2242), mais que cette interruption est non avenue si la demande est ensuite définitivement rejetée (art. 2243).

Une telle lecture de ces dispositions est cependant éprouvée tant par la jurisprudence que par la doctrine.

. **Les travaux préparatoires de la réforme du droit de la prescription civile** (loi n° 2008-56 du 17 juin 2008) **ne rendent compte d'aucun débat de fond sur cette question**. Les discussions au Parlement se sont concentrées sur le caractère interruptif plutôt que suspensif de la demande en justice, et l'article 2243 est souvent présenté comme la reprise simplement de l'ancien article 2247 du code civil, pour trois des cas que cette disposition visait ⁶².

Dans son rapport à l'Assemblée nationale ⁶³, M. Blessig souligne toutefois, à propos du nouvel article 2243 :

« Le présent article [art. 2241] reprend, dans son second alinéa, les dispositions de l'actuel article 2246 du code civil, qui prévoient que la demande en justice, « même devant un juge incompétent », interrompt la prescription.

Rappelons cependant que la prescription ne peut être interrompue que si la demande en justice a été formulée dans des conditions exclusives de toute mauvaise foi (45).

La commission des Lois du Sénat a souhaité étendre l'effet interruptif de la prescription aux actes de saisine de la juridiction annulés par l'effet d'un vice de procédure. En vertu de l'actuel article 2247 du code civil, l'interruption est « regardée comme non avenue » si la demande en justice est nulle pour défaut de forme. La Commission a en effet estimé que quelle que soit l'erreur commise – juge incompétent ou défaut de forme – les effets devaient être les mêmes dès lors que ces erreurs étaient « similaires » (46). »

On peut cependant relever, dans les débats, la volonté clairement exprimée de modifier l'article 10 du code de procédure pénale « afin qu'une victime ne puisse se voir opposer la prescription de son action civile alors même que l'action publique ne serait pas éteinte » ⁶⁴, l'amendement en ce sens du Gouvernement étant soutenu sans ambiguïté par le rapporteur au Sénat, qui considère la règle « très utile, car elle évitera des conflits de durée devant les juridictions répressives et civiles » ⁶⁵.

. **La solution tirée de l'article 2243 (et de l'ancien article 2247) a été appliquée à l'ordonnance de non-lieu du juge d'instruction** ⁶⁶. L'ordonnance de non-lieu ayant conduit au rejet définitif de la demande civile devant le juge pénal ⁶⁷, ou encore ayant constaté l'irrecevabilité de l'action civile de la victime devant le juge pénal (pour des motifs liés aux règles de prescription de l'action publique) ⁶⁸, l'interruption de la prescription doit être regardée comme non avenue.

Cette jurisprudence est fréquemment suivie par les juridictions du fond, dans des hypothèses d'interruption de la prescription par un acte de constitution de partie civile ⁶⁹ ; l'une d'elles souligne : « L'article 2243 du code civil dans sa rédaction appliquée par le tribunal poursuit **un but légitime qui est de décourager les actions judiciaires téméraires ou vaines qui retardent indûment le cours de la prescription** » ⁷⁰.

Quelques arrêts de cours d'appel ⁷¹ s'écartent toutefois de cette jurisprudence.

. **La Cour de cassation a cependant posé une autre règle, dans l'hypothèse où la constitution de partie civile a été faite devant un juge incompétent, notamment en matière de transport aérien.**

Ainsi, dans un arrêt de chambre mixte rendu le 24 février 1978 ⁷², a-t-elle décidé qu'une plainte avec constitution de partie civile contre un transporteur aérien peut être considérée comme une demande tendant à la mise en cause de la responsabilité de ce transporteur ayant pour effet d'interrompre la prescription de l'action en responsabilité et ce, *nonobstant l'incompétence des juridictions répressives pour en connaître*.

On peut cependant observer que la chambre mixte vise uniquement l'ancien article 2246 du code civil (devenu art. 2241 al. 2) et non l'ancien article 2247 (devenu art. 2243), alors même qu'une ordonnance de non-lieu avait été rendue en l'espèce. [73](#)

Un arrêt rendu par la chambre commerciale en 2004 , semble avoir suivi la même position [74](#).

Et un autre arrêt, rendu par la première chambre civile le 16 janvier 2001 [75](#), a jugé quant lui, *dans le contexte du droit des transports et d'une action directe exercée contre l'assureur du transporteur* :

« Attendu qu'à la suite du naufrage, le 20 mars 1990, au large de [Localité 2], d'un navire exploité par la Société d'entreprise polynésienne de navigation (SEPNA), un enfant, [W] [U], a été porté disparu ; que, le 2 janvier 1992, ses parents, les époux [U], ont porté plainte contre X... du chef d'homicide involontaire, avec constitution de partie civile, entre les mains d'un juge d'instruction ; qu'après la mise en liquidation judiciaire, le 24 février suivant, de la société SEPNA, le décès, en octobre 1994, de M. [U] et le prononcé, le 22 novembre de la même année, d'une ordonnance renvoyant M. [T], directeur salarié de ladite société, et M. [X], capitaine du navire, devant le tribunal correctionnel, Mme veuve [U], agissant tant personnellement qu'ès qualités d'administratrice légale de ses enfants mineurs, a fait citer, le 26 juillet 1995, devant ce tribunal, les Mutuelles du Mans assurances IARD, assureur de la société SEPNA, pour obtenir le paiement d'indemnités en réparation des préjudices subis du fait du décès de son fils [W] ; que, par jugement du 10 octobre de la même année, confirmé par un arrêt du 31 octobre 1996, le tribunal correctionnel a déclaré MM. [T] et [X] coupables d'homicide involontaire, mais s'est déclaré incompétent, en vertu de l'article 42 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, pour connaître des demandes d'indemnisations de Mme veuve [U] ; qu'assignées, par ailleurs, le 5 septembre 1995, par cette dernière devant le tribunal de commerce, les Mutuelles du Mans ont invoqué la fin de non-recevoir tirée de la prescription ; que l'arrêt confirmatif attaqué, écartant cette fin de non-recevoir a condamné les Mutuelles du Mans à paiement;

Sur le moyen unique, pris en ses deux branches :

Attendu, d'abord, que le premier grief, pris d'un manque de base légale est nouveau et mélangé de fait, partant irrecevable, les Mutuelles du Mans s'étant bornées, dans leurs conclusions d'appel à prétendre que la plainte du 2 janvier 1992, avec constitution de partie civile, ne les visait pas expressément s'agissant d'une plainte contre X..., mais n'ayant pas soutenu qu'en raison des termes dans lesquels elle était rédigée, cette plainte ne manifestait pas la volonté de ses auteurs de mettre en jeu la responsabilité du transporteur et de ses préposés ;

Et attendu, sur le second grief, que la cour d'appel a, à bon droit, écarté la fin de non-recevoir tirée de la prescription de l'action dirigée contre l'assureur, dès lors que l'effet interruptif de prescription d'une constitution de partie civile se poursuit jusqu'à ce qu'une décision, fût-elle d'incompétence, mette définitivement fin à l'action civile engagée devant la juridiction pénale ;

PAR CES MOTIFS : REJETTE le pourvoi »

La solution retenue par ces arrêts supposerait alors le maintien de l'effet interruptif de la prescription, en dépit de la survenance d'une ordonnance de non-lieu, lorsque l'acte interruptif a été porté devant un juge incompétent .

. ***La doctrine*** relève fréquemment l'application de l'article 2243 du code civil , et donc le caractère non avenu de l'interruption de la prescription dans l'hypothèse où une ordonnance de non-lieu a été rendue par le juge pénal. Mais elle ne tire pas forcément d'autres conséquences de la circonstance particulière d'une incompétence du juge pénal [76](#). La solution issue des arrêts sus-cités de manière relativement incidente, qui repose sur l'article 2241 alinéa 2 du code civil, n'est ainsi pas spécialement relevée par ces auteurs , qui soulignent, par ailleurs, pour l'application de l'article 2243, que « peu importe que la demande soit rejetée sur le fond ou sur un fondement procédural (irrecevabilité de la demande par exemple) » [77](#).

Mais d'autres auteurs relèvent au contraire la jurisprudence de la chambre mixte du 24 février 1978, pour l'approuver :

Ce fut le cas, dès 1978, du professeur Roger Perrot ⁷⁸, ***sur des considérations de bonne justice***. L'auteur relève, notamment, que la temporalité de la juridiction répressive n'est pas du fait de la victime, et que « si en raison de l'ordonnance de non-lieu, la juridiction répressive est incompétente pour statuer sur les intérêts de la victime, on ne peut tout de même pas lui faire grief de ne pas l'avoir deviné plus tôt que le juge d'instruction ». Il ajoute : « L'article 2246 [devenu art. 2241 al. 2], aux termes duquel la citation en justice interrompt la prescription, même lorsqu'elle est donnée devant un juge incompétent, a précisément pour souci d'éviter que l'effet interruptif attaché à la demande en justice ne soit compromis par le mauvais choix de la juridiction saisie. Or, ce qui est vrai lorsque le demandeur trébuche sur la répartition des compétences entre les juridictions civiles et commerciales, l'est bien davantage encore lorsque l'erreur n'apparaît pas d'emblée et que plusieurs mois d'instruction sont nécessaires pour en avoir la révélation ».

Les professeurs Chainais, Ferrand, Mayer, Guinchard ⁷⁹, s'arrêtent également sur cette jurisprudence, qu'ils tiennent pour acquise et qu'ils approuvent. Ils soulignent que « l'hypothèse du rejet définitif de la demande n'est pas en harmonie » avec les deux autres cas visés à l'article 2243, qu'« il est compréhensible que le demandeur qui se désiste ou laisse périmer l'instance ne soit pas admis à profiter d'une interruption pérenne : sa renonciation révèle rétrospectivement, aux yeux du débiteur et des tiers, qu'il ne se comporte pas réellement comme un créancier soucieux de recouvrer sa créance. En revanche, ***lorsque la demande ne prospère pas pour des raisons extérieures à sa volonté, le créancier ne s'en comporte pas moins comme un créancier ; l'interruption n'a pas perdu sa raison d'être*** (...) Il serait donc plus en cohérence avec la *ratio legis* de la prescription d'adopter la solution du maintien de l'effet interruptif de prescription en cas de rejet de la demande ». Et ces auteurs poursuivent : « Du reste, le Code civil prévoit précisément, à l'article 2241 al.2 C. civ., un maintien exceptionnel de l'effet interruptif de prescription dans deux hypothèses dans lesquelles la demande ne prospère pourtant pas. Tout d'abord, selon une solution antérieure à la loi de 17 juin 2008 et reprise par cette dernière, l'interruption du délai de prescription ou de forclusion n'est pas remise en cause alors même que la demande est portée devant un juge incompétent ». Cette faveur est selon eux « inspirée par ***l'idée qu'il ne faut pas faire supporter aux plaideurs les subtilités des règles de compétence*** », et ils citent plusieurs arrêts à l'appui de ces développements, dont l'arrêt de la chambre mixte du 24 février 1978. Il est intéressant d'observer que ces auteurs présentent l'hypothèse de l'incompétence de l'article 2241 al. 2 comme une dérogation à la règle fixée à l'article 2243 du code civil.

Les professeurs Fricero, Goujon-Béthan et Danet ⁸⁰, sans pour autant relever cette jurisprudence, soulignent également que « le législateur a souhaité que le demandeur ne soit pas pénalisé parce qu'il a commis une erreur de procédure », en établissant la règle posée à l'article 2241 alinéa 2 du code civil.

Plus largement, on peut relever que des auteurs se sont interrogés sur la pertinence de l'article 2243 ⁸¹, et notamment sur celle de son application au cas du rejet définitif de la demande ⁸².

Des arguments de bonne administration de la justice (éviter la multiplication d'actions préventives afin de contrer la prescription) peuvent aussi être avancés en faveur de cette solution.

Il peut être observé que la Cour de cassation a jugé en 2022 ⁸³ que « *l'ignorance d'une faute imputable au pilote ne caractérise pas une impossibilité d'agir* » au sens de l'article 2234 du code civil, et que « *le droit de toute personne à un procès équitable* » n'a pas été méconnu, dans l'hypothèse où les ayants droit d'une personne décédée dans un accident d'avion avaient attendu le jugement au pénal rendu contre le pilote (déclaré coupable d'homicide involontaire) pour agir contre ce dernier sur le fondement de la responsabilité civile.

Le mémoire ampliatif ⁸⁴ interroge par ailleurs le caractère de « rejet définitif » de la demande de réparation civile qui serait attaché à l'ordonnance de non-lieu, considérant plutôt que les effets de l'ordonnance de non-lieu ne portent que sur l'action publique et rendent simplement « sans objet » l'action civile. Il observe que le juge répressif, qu'il soit compétent ou incompétent sur les intérêts civils, ne se prononce pas en tout état de cause sur l'action civile dans l'hypothèse d'une ordonnance de non-lieu. Et il souligne que la chambre criminelle juge de façon constante « *qu'interrupt le cours de la prescription de l'action publique, toute ordonnance rendue par le juge d'instruction* », notamment une ordonnance de non-lieu ⁸⁵, considérant que cet effet interruptif devrait logiquement être appliqué aussi à l'action civile.

Le défendeur ⁸⁶ souligne quant à lui, s'appuyant sur la jurisprudence qui applique l'article 2243, que « le juge d'instruction a rendu le 22 novembre 2017 une ordonnance de non-lieu qui produit tous les effets d'une telle décision, notamment s'agissant du caractère non-avenue de l'effet interruptif de prescription. Il en va d'ailleurs d'autant plus ainsi que le non-lieu ordonné par le magistrat instructeur n'est pas justifié par l'incompétence de ce dernier. »

. Enfin, ***on peut relever des jurisprudences récentes qui tendent à atténuer la radicalité de l'article 2243***.

En 2000, la chambre sociale a écarté l'application de l'article 2247 du code civil (devenu l'article 2243), à propos de l'action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur dans un contexte comparable à celui de l'espèce puisque l'indemnisation échappe à la compétence matérielle des juridictions répressives, mais elle l'a fait en présence d'une disposition spéciale ⁸⁷.

Surtout, ***la deuxième chambre civile*** n'a pas hésité à écarter la rigueur de l'article 2243 du code civil dans l'hypothèse du désistement d'appel : elle juge en effet depuis 2020 que l'interruption n'est pas non avenue lorsque le désistement de l'action devant la juridiction incompétente est intervenu en raison de cette incompétence ⁸⁸. Dans ce dossier, l'avocat général Girard, s'appuyant notamment sur des jurisprudences de la première chambre civile et de la chambre sociale relatives à la première instance, avait évoqué dans son avis un « droit à l'erreur d'orientation » et argumenté en faveur d'une « “faculté de régularisation” qui n'est qu'une des facettes du secours apporté à des plaideurs, et leurs conseils, face au “maquis procédural” qui leur est opposé ».

La chambre sociale a également écarté récemment la rigueur de l'article 2243 du code civil par une interprétation intéressante de l'articulation des articles 2241 et suivants du code civil, dans un arrêt publié rendu le 14 novembre 2024 ⁸⁹. A propos du caractère non avenue de l'interruption en cas de rejet de la demande, la chambre sociale juge en effet que *l'effet interruptif de prescription subsiste jusqu'à la date à laquelle la décision ayant rejeté la demande est devenue définitive*. La demande n'est dès lors pas prescrite si le demandeur saisit la juridiction statuant au fond avant que la décision du juge des référés ayant rejeté sa demande ne soit définitive ⁹⁰.

Ce mouvement, favorable à la limitation de l'application de l'article 2243, ainsi qu'à la promotion de l'article 2241, qui envisage justement « la situation d'un mauvais aiguillage procédural de l'action » ⁹¹, s'est poursuivi plus récemment avec un revirement de la jurisprudence de la ***deuxième chambre civile*** ⁹², souhaité par la doctrine ⁹³ et dans le sillage de la jurisprudence de la ***chambre commerciale*** : « *la saisine d'une cour d'appel territorialement incompétente n'est pas sanctionnée par une fin de non-recevoir mais relève des exceptions d'incompétence régies par les articles 75 à 82-1 du code de procédure civile* ». La deuxième chambre précise, que « *Ce revirement de jurisprudence tend à favoriser l'accès au juge d'appel en assouplissant le régime des sanctions tout en poursuivant l'objectif d'une bonne administration de la justice* », et elle casse l'arrêt qui avait jugé « *qu'il résulte des articles 2241, 2242 et 2243 du code civil, que la demande en justice, même portée devant une juridiction incompétente, interrompt le délai de prescription ainsi que de forclusion, que l'interruption en résultant, qui produit*

ses effets jusqu'à l'extinction de l'instance, est non avenue si le demandeur se désiste de sa demande ou laisse périmer l'instance ou si sa demande est définitivement rejetée . »

C. La jurisprudence relative à l'extension de l'interruption d'une action à une autre

. L'interruption, lorsqu'elle a lieu, ne profite en principe qu'à l'auteur de la demande en justice ⁹⁴ et elle ne s'étend pas d'une action à une autre ⁹⁵.

. Mais la jurisprudence admet de longue date que ***l'interruption peut s'étendre d'une action à une autre lorsque les deux actions, bien qu'ayant une cause distincte, tendent à un seul et même but, de sorte que la seconde est virtuellement comprise dans la première*** .

Des auteurs soulignent l'ancienneté de cette règle ⁹⁶ ainsi que le caractère obscur de la formule employée ⁹⁷, cette jurisprudence ayant suscité plusieurs études doctrinales approfondies ⁹⁸.

Les chambres civiles de la Cour de cassation appliquent régulièrement cette jurisprudence ⁹⁹, et notamment dans des arrêts récents ainsi que cela est souligné par le conseiller référendaire Zedda ¹⁰⁰ : « Plusieurs arrêts récents ont été publiés sur cette question par les différentes chambres de la Cour, ce qui montre une volonté de ne pas faire de la prescription un obstacle artificiel au droit d'agir : la prescription doit demeurer la sanction de l'inaction. »

Les conditions d'application de cette jurisprudence semblent plutôt souples - il est en tous les cas difficile, à la lecture des arrêts, de déterminer les critères précis de son application.

Il est intéressant d'observer, en tout état de cause, que l'identité des parties concernées par les deux actions en question n'est pas requise par cette jurisprudence . Plusieurs arrêts qui appliquent la règle jurisprudentielle visent en effet des actions relatives à des parties partiellement différentes ¹⁰¹, tandis que d'autres excluent l'application de cette jurisprudence alors que les parties aux deux actions sont les mêmes, au motif que l'objet des actions était distinct ¹⁰².

La deuxième chambre civile a appliqué ce principe notamment à propos d'une constitution de partie civile ¹⁰³.

Et il a été jugé par la chambre commerciale ¹⁰⁴ que la constitution de partie civile pouvait également interrompre une instance devant les juridictions civiles quand bien même les deux actions auraient des causes distinctes, si celles-ci tendent toutes deux à « *un seul et même but* » (en l'occurrence, la réparation du préjudice à la suite de détournements bancaires). Dans ce cas, l'action devant les juridictions civiles est « *virtuellement comprise* » dans l'action devant les juridictions pénales ; par conséquent, la constitution de partie civile interrompt le délai de prescription de l'action devant les juridictions civiles.

. ***Pertinence au cas d'espèce*** - Il n'est pas certain que cette jurisprudence, favorable au justiciable en ce qu'elle permet d'étendre le champ de l'interruption de la prescription lorsque les conditions sont réunies, soit pertinente au cas d'espèce. Mais peut-être mérite-t-elle que l'on s'interroge sur ce point, dans la mesure où en l'espèce, tant la constitution de partie civile devant le juge pénal que l'action directe formée devant le juge civil avaient pour *but commun* d'engager la responsabilité de l'aéro-club et/ou du pilote aux fins d'obtenir une réparation, en dépit de leurs causes juridiques distinctes.

On pourrait observer que le but n'est ici que partiellement commun (la constitution de partie civile ayant aussi pour but de corroborer l'action publique), mais la deuxième chambre civile a retenu un but commun dans une hypothèse qui présente des similarités avec notre espèce ¹⁰⁵ ; et l'on pourrait effectivement considérer que l'action directe contre l'assureur est virtuellement comprise

(au regard de son objectif) dans la constitution de partie civile qui a notamment pour but d'engager la responsabilité de l'assuré [106](#).

La circonstance particulière de l'incompétence du juge répressif pour juger les intérêts civils des victimes indirectes, pourrait-elle constituer une limite à l'application de cette jurisprudence en l'espèce ?

On peut aussi se demander si le principe de l'autonomie de l'action directe (cf. *infra*, V.1.3.3) ne serait pas susceptible de susciter la réserve sur l'application de cette jurisprudence en l'espèce. Ce n'est toutefois pas une évidence, au regard de la rationalité du principe d'autonomie, qui est, comme cette jurisprudence spécifique, orientée dans un sens favorable aux victimes, et aussi au regard du fait que cette jurisprudence sur l'extension de l'interruption d'une action à une autre n'exclut pas son application dans des hypothèses où les parties aux deux actions en question ne sont pas identiques.

Au regard de ces deux questionnements, toutefois, l'application à l'espèce de cette jurisprudence sur l'extension de l'interruption d'une action à une autre, constituerait, le cas échéant, un pas jurisprudentiel assez remarquable.

D. Conclusions

Au regard de l'ensemble de ces éléments, ***on peut faire le constat d'une jurisprudence complexe sur le point considéré***, ce qui rend légitime l'intervention d'une chambre mixte afin de prendre position sur la question soulevée. L'hésitation est permise sur le sens de la solution à adopter.

. En effet, le législateur, lors de la réforme de la prescription civile, ne s'est pas intéressé à l'articulation entre l'article 2241 alinéa 2 et l'article 2243 du code civil, et l'interprétation de cette articulation est délicate. La doctrine n'est par ailleurs pas unanime sur la jurisprudence relative à l'application de l'article 2243 dans l'hypothèse d'incompétence du juge saisi, mais elle ne révèle pas non plus de franche hostilité à cette jurisprudence.

Cependant, au regard des développements qui précèdent, ***une clarification de la jurisprudence dans le sens du moyen relevé d'office suggéré dans l'avis 1015, me paraît envisageable***, en particulier car il s'agirait d'une solution de bonne justice au regard de la chronologie des actes de procédure et de la temporalité de l'information judiciaire qui a laissé les demandeurs dans une situation d'incertitude prolongée sur la responsabilité éventuelle du pilote et/ou de l'aéro-club, alors même qu'ils ont poursuivi de multiples actes successifs de procédure.

On peut relever en outre la complexité du contentieux du droit aérien, la courte prescription applicable et la spécificité de l'incompétence exceptionnelle du juge pénal pour juger les intérêts civils, toutes circonstances qui peuvent convaincre de suivre la solution retenue de longue date par la Cour de cassation, et notamment en 1978 dans un arrêt de chambre mixte, plutôt que d'appliquer avec rigueur la règle radicale et rétroactive de l'article 2243 du code civil.

Il faut reconnaître cependant que cette lecture de l'articulation des articles 2241 et 2243 ne va pas de soi, au regard de l'ordonnancement des textes et du silence du législateur sur le point en discussion. Mais peut-être peut-on s'appuyer alors sur la *ratio legis* de l'article 2243 (décourager des actions judiciaires téméraires ou vaines, ce qui n'est pas la situation de l'espèce) et sur le mouvement actuellement perceptible dans la jurisprudence de plusieurs chambres de la Cour de cassation, pour suivre la solution retenue par celle-ci dans les arrêts cités et notamment celui de chambre mixte en 1978.

. ***Une alternative à cette solution pourrait être de s'appuyer plutôt sur la jurisprudence*** désormais bien assise dans toutes les chambres civiles de la Cour de cassation, ***dite de l'extension (ou de la contagion) de l'interruption d'une action à une autre***, pour juger qu'en

l'espèce, la constitution de partie civile formée par les époux [M] puis l'action directe exercée par ces mêmes victimes à l'encontre de l'assureur des potentiels responsables, poursuivaient le même but : obtenir la réparation de leurs préjudices.

Appliquer cette jurisprudence particulière à l'espèce constituerait également une solution de bonne justice, sans avoir à prendre alors position sur l'articulation délicate et assez controversée des articles 2241 et 2243 du code civil. Mais cela impliquerait d'étendre le champ de cette jurisprudence à l'hypothèse où le juge saisi en premier lieu était en réalité incompétent, et où l'action bénéficiant de l'extension de l'interruption serait elle-même une action assez particulière, marquée par un principe d' « autonomie ».

Pour ces raisons, notamment, la première option me semble devoir être privilégiée, qui permettrait une clarification bienvenue de la jurisprudence de la Cour de cassation sur l'articulation des articles 2241 et suivants du code civil dans le contexte de l'espèce tel qu'il a été problématisé par l'avis 1015 .

. Il reste cependant à étudier une autre alternative , qui repose cette fois sur la circonstance qu'en l'espèce, les victimes par ricochet ont agi directement contre l'assureur des responsables potentiels de l'accident aérien, en suite de leur constitution de partie civile. Le droit des assurances, et en particulier **le principe de « l'autonomie de l'action directe »**, **est dès lors susceptible d'interférer dans la discussion et de susciter encore une autre solution** . C'est l'objet des développements qui suivent (V.1.3.3).

V.1.3.3 . La question de « l'autonomie » de l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur (avis 1015)

La victime d'un dommage peut agir en justice contre le responsable et/ou contre l'assureur de ce dernier.

Depuis la loi n° 2007-1774 du 17 décembre 2007, une action directe de la victime à l'encontre de l'assureur est consacrée par l'article L.124-3 du Code des assurances qui dispose : « le tiers lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable ».

Cette loi n'a fait, toutefois, que consacrer la jurisprudence qui est à l'origine de cette action bien spécifique en droit des assurances. Revenir brièvement sur l'historique de l'action directe permet de comprendre la rationalité du principe d' « autonomie » qui a par la suite été consacré.

A. Le principe de l'autonomie de l'action directe, une faveur à l'égard des victimes (origine, rationalité et déclinaisons jurisprudentielles du principe)

. L'origine de l'action directe remonte à 1926, dans un arrêt rendu par la Cour de cassation ¹⁰⁷ qui a consacré **un droit propre au profit de la victime** et en a déduit l'ouverture à son profit d'une action directe à l'encontre de l'assureur :

« la victime de l'accident trouve, dans le droit propre qui lui est conféré par la loi, la source d'une action directe lui permettant de mettre en cause l'assureur en même temps que l'assuré à l'effet de fixer contradictoirement entre les parties, d'abord l'existence de la créance de réparation et son montant et, en second lieu, l'indemnité due par l'assureur et que ce dernier sera tenu, jusqu'à due concurrence, de verser entre ses mains ; que l'obligation imposée à l'assureur de conserver cette somme dans l'intérêt de la personne lésée a pour conséquence nécessaire de permettre à celle-ci d'en réclamer directement le paiement . »

Cette jurisprudence trouve en réalité **sa source dans le privilège accordé à la victime à l'article 2332, 8° du code civil sur l'indemnité d'assurance qui lui revient** , et dans la règle

selon laquelle l'assureur est tenu d'immobiliser la somme tant que la victime n'a pas été désintéressée [108](#).

L'action directe constitue ainsi, logiquement, le moyen procédural pour la victime de réaliser son droit propre sur l'indemnité d'assurance, alors même qu'elle est un tiers par rapport à ce contrat.

Le principe dit de l'autonomie de l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur résulte directement de ce raisonnement, et en particulier de la reconnaissance d'un tel droit propre au profit de la victime.

Ce principe doit dès lors être entendu par rapport à l'action de l'assuré contre son assureur : c'est justement pour éviter le risque que la victime d'un dommage ne puisse obtenir de l'assuré responsable l'indemnité d'assurance qui lui revient *in fine*, que le privilège de l'article 2332 lui a été accordé, qu'un droit propre lui a été reconnu, et qu'une action directe « autonome » lui a été ouverte à l'encontre de l'assureur de responsabilité. [109](#)

. Le principe d'autonomie de l'action directe a donc été pensé dans cette perspective précise, ***ce qui s'est traduit ensuite par un certain nombre de règles posées par la jurisprudence, toutes favorables à la victime*** :

- Dans un arrêt rendu le 7 novembre 2000 [110](#), la Cour de cassation a opéré un revirement de jurisprudence [111](#), en reconnaissant que « *la recevabilité de l'action directe de la victime n'est pas subordonnée à l'appel en la cause de l'assuré par la victime* ». L'action directe est donc possible sans mettre en œuvre une action à l'encontre du responsable, ce qui en fait une action autonome sous cette perspective, dans la ligne de la pensée de Josserand [112](#). Le succès de l'action directe repose toutefois sur la démonstration de la responsabilité de l'assuré et sur l'existence de la créance d'indemnité au profit de la victime [113](#), ce qui apparaît très logique.

- On peut relever, ensuite, la règle selon laquelle « *l'irrecevabilité de l'action en garantie exercée par l'assuré contre l'assureur n'a pas, en soi, pour effet d'entraîner l'irrecevabilité de l'action directe exercée par voie de conclusions dans la même instance* », déduite expressément de la règle selon laquelle « *l'action directe de la victime est une action autonome qui procède du droit propre dont elle dispose contre l'assureur de responsabilité* » [114](#).

- On peut relever, à nouveau au profit de la victime, la jurisprudence qui a refusé de soumettre l'action directe au court délai de prescription biennal du droit des assurances (art. L. 114-2 c. ass.), pour lui appliquer plutôt « *le même délai que l'action de la victime contre le responsable* », en précisant que l'action directe trouve « *son fondement dans le droit à la réparation du préjudice causé par l'accident dont l'assuré est reconnu responsable* » [115](#). C'est le principe d'identité des délais.

Comme l'observent des auteurs, " la prescription de l'action directe est calquée sur celle de l'action en réparation de la victime et soumise aux délais de droit commun" [116](#).

- Soumise au délai de prescription du délai d'action de la victime contre le responsable, l'action directe est également soumise aux causes juridiques d'interruption et de suspension de ce délai [117](#), et non à celles propres au droit des assurances [118](#).

A propos de cette dernière jurisprudence (Civ3.16 novembre 2022), une autrice [119](#) souligne que cette solution est l'application du principe de l'effet relatif de l'interruption civile, laquelle ne profite qu'à celui dont elle émane. Elle ajoute : « Et puisque l'action directe est quand même autonome, s'appuyant sur le contrat d'assurance, mais se fondant sur le droit à réparation, elle ne fait pas de la victime une partie contractante à la police d'assurances, qui ne peut donc invoquer les modes

d'interruption du Code des assurances, et notamment l'article L. 114-2 du Code des assurances, ce qui confirme que nous ne sommes pas en présence d'une assurance pour compte implicite », l'autrice évoquant un « principe de prescription complexe » qui est « sans doute le prix à payer de la cohérence globale du régime spécifique et légal de l'action directe de l'article L. 124-3 du Code des assurances, mais un prix qui se paye en complexité des contentieux. »

- La jurisprudence, tout en rappelant le principe d'identité des délais de prescription, a admis la possibilité d'une prolongation du délai de prescription de l'action directe de la victime par le délai biennal dès lors qu'était encore ouverte l'action de l'assuré à l'encontre de son assureur.

En effet, dans un arrêt rendu par la première chambre civile le 11 mars 1986 ¹²⁰, il a été jugé : « *Attendu que, si l'action de la victime d'un accident entre [sic, lire contre] l'assureur de responsabilité, instituée par ce texte, trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice et se prescrit en principe par le même délai que l'action de la victime contre le responsable, elle peut cependant être exercée contre l'assureur tant que celui-ci est encore exposé au recours de son assuré* ».

L'article L. 114-1 du code des assurances dispose que « toutes actions dérivant d'un contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de l'événement qui y donne naissance ».

Ainsi, la victime peut-elle toujours agir contre l'assureur dans un délai de deux ans après avoir agi contre l'assuré, tant que ce dernier peut encore agir contre son assureur sur le fondement de l'article L. 114-1 du code des assurances (c'est-à-dire dans les deux ans qui suivent sa propre mise en cause). ¹²¹

Cette solution est régulièrement rappelée par la Cour de cassation ¹²², et la doctrine précise les circonstances dans lesquelles l'assureur peut se trouver exposé au recours de son propre assuré " au-delà " du délai de prescription de l'action en responsabilité ¹²³.

En définitive, comme le soulignent les professeurs Bigot, Kullmann et Mayaux ¹²⁴, « trois prescriptions sont en présence : celle de l'action en responsabilité (la prescription indiquée par la nature de la responsabilité invoquée), celle de l'action de l'assuré contre son assureur de responsabilité (la prescription biennale de l'article L. 114-1 du code des assurances), et celle de l'action directe du tiers lésé contre cet assureur (la prescription de l'action en responsabilité considérée, augmentée des deux années de la prescription biennale précitée) ».

- La Cour de cassation ¹²⁵ a également précisé que cette possibilité de prolongation ne saurait conduire à considérer comme prescrite l'action de la victime qui, bien que n'ayant pas agi dans un délai de deux ans à compter de l'assignation de l'assuré, peut toujours agir sur le fondement du délai de droit commun contre l'assurance.

Ces solutions jurisprudentielles sont toutes favorables à la victime et permettent de cerner les contours de cette « autonomie » subtile de l'action directe en droit des assurances de responsabilité. La doctrine souligne d'ailleurs " la faveur générale dont bénéficie le tiers lésé à l'égard de l'assureur du responsable " ¹²⁶.

L'objectif est bien, à l'aune de ces différentes règles jurisprudentielles, y compris celles relatives aux délais pour agir, 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. ¹²⁷

Néanmoins, une jurisprudence est venue contredire ce mouvement unitaire, à partir d'un arrêt rendu en 2005 par la deuxième chambre civile.

B. La jurisprudence selon laquelle « l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur », une contrariété à l'esprit du principe d'autonomie

Dans un arrêt publié rendu le 17 février 2005 ¹²⁸, la deuxième chambre civile s'est écartée de ce mouvement général, en jugeant :

« l'action de la victime contre l'assureur de responsabilité, qui trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice, se prescrit par le même délai que son action contre le responsable et ne peut être exercée contre l'assureur, au-delà de ce délai, que tant que celui-ci reste exposé au recours de son assuré ; que l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur ».

Quelques arrêts ont ensuite repris cette règle, rendus par les deuxième et troisième chambres civiles sur la période 2005-2013 ¹²⁹. Les recherches réalisées n'ont pas permis d'identifier d'autres arrêts en ce sens postérieurement à cette période.

En conséquence de cette jurisprudence, tout acte interruptif de prescription, comme une ordonnance de référé permettant la désignation d'un expert, dans le cadre d'une action contre l'assuré, ne saurait interrompre le délai à l'égard de l'assureur qui n'a pas été appelé lors de l'audience ¹³⁰. La réciprocité est certes admise, mais cette fois en faveur de la victime ¹³¹.

La doctrine est peu disert sur cette jurisprudence, qui n'est d'ailleurs même pas évoquée dans des ouvrages de référence du droit des assurances ¹³².

D'autres auteurs ¹³³ résument simplement cette jurisprudence dans ces termes : « Les deux prescriptions courent en parallèle. De la sorte, l'interruption de l'une est sans effet sur l'autre ». Un autre auteur ¹³⁴ observe : « Si effectivement ces délais sont identiques, si effectivement le point de départ est le même, il n'en reste pas moins que ces deux délais s'écoulent parallèlement avec chacun leur propre régime ».

En dehors de ces quelques constats neutres de l'évolution jurisprudentielle, on peut trouver quelques commentaires de cette jurisprudence.

Tous les commentaires soulignent le lien entre cette jurisprudence et le « grand principe de l'effet relatif de l'interruption civile laquelle ne profite qu'à celui dont elle émane » ¹³⁵, *tel qu'il découlait de l'ancien article 2244 du code civil* (lequel disposait : « une citation en justice, même en référé, un commandement ou une saisie, signifiés à celui que l'on veut prescrire, interrompent la prescription ainsi que les délais pour agir ») ¹³⁶.

Or, depuis la réforme du droit de la prescription civile en 2008, la règle légale a évolué, le nouvel article 2241 du code civil énonçant désormais que « la demande en justice, même en référé, interromp le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion », sans reprendre l'effet relatif de l'interruption de la prescription à l'égard de celui que l'on veut empêcher de prescrire, qui était expressément contenu à l'ancien article 2244.

La règle posée par la jurisprudence n'a pas été acceptée sans discussion, d'autant plus après 2008. Sur le fond, les avocats J-P. Karila et L. Karila n'y sont pas hostiles ¹³⁷, au contraire du professeur Dessuet ¹³⁸ qui l'interroge quant à lui très clairement dès 2005 :

« On peut néanmoins s'interroger sur le bien fondé d'une telle jurisprudence. Comment peut-on à la fois, considérer que dans les rapports entre le tiers victime et l'assureur responsabilité civile, on applique les règles de prescription liées au régime de responsabilité applicable à l'assuré, tout en considérant que lorsqu'un acte d'interruption survient pour interrompre le cours de la prescription

de cette responsabilité, il est sans effet sur les obligations de l'assureur, tenu précisément de couvrir la responsabilité civile en question ?

En d'autres termes, le régime de prescription applicable à l'action directe étant défini par référence au régime applicable à la responsabilité de l'assuré, on pourrait légitimement considérer qu'il faille appliquer intégralement ce régime, y compris en cas d'interruption de prescription. »

La Cour de cassation a précisé que l'intervention de l'assureur afin d'apporter une aide juridique à son assuré lors du procès ne contrarie pas cette règle, dès lors que « *l'assureur reste juridiquement un tiers par rapport à l'instance en responsabilité, à défaut d'intervention volontaire de sa part ou d'appel en garantie* » [139](#).

Et, on l'a vu, elle a notamment déduit de l'autonomie entre l'action directe et l'action en responsabilité, postérieurement au revirement relatif à la mise en cause de l'assuré (Civ1. 7 nov. 2000, précité), que l'action directe reste recevable alors même que l'action en responsabilité est prescrite, si elle-même n'est pas déjà prescrite bien sûr [140](#). Mais cette jurisprudence, contrairement à celle qui vient d'être évoquée, se fondait sur l'autonomie de l'action directe pour en déduire une règle favorable aux victimes, suivant en cela l'esprit de ce principe d'autonomie [141](#).

En conclusion sur ce point :

En définitive, cette jurisprudence relative à l'autonomie des interruptions respectives de la prescription de l'action directe exercée par la victime à l'encontre de l'assureur et de l'action en responsabilité exercée par la victime à l'encontre du responsable assuré apparaît *techniquement compréhensible en regard de règles générales*, telles celle selon laquelle l'interruption ne profite qu'à celui dont elle émane (principe de l'effet relatif de l'interruption de la prescription civile) et celle selon laquelle « *pour être interruptive de prescription, une demande en justice doit être dirigée contre celui qu'on veut empêcher de prescrire* » [142](#).

Mais, d'une part, l'article 2241 du code civil n'a pas repris l'ancien article 2244 dans des termes identiques et, d'autre part, cette jurisprudence s'écarte significativement de l'esprit protecteur de la victime qui est attaché, depuis son origine, à l'action directe en droit des assurances, illustré dans l'ensemble de la construction jurisprudentielle relative à cette action spécifique et souligné par la doctrine .

Au regard de l'ensemble de ces éléments, la chambre mixte pourrait dès lors envisager, en réponse à l'avis 1015 sur ce sujet , de ne pas poursuivre cette jurisprudence (au demeurant peu fréquente) relative à l'interruption de la prescription .

Une telle position s'inscrirait dans la rationalité attachée à « l'autonomie » de l'action directe depuis son origine, qui s'entend essentiellement comme une autonomie de l'action directe victime/assureur par rapport à la relation assureur/assuré, et beaucoup plus subtilement par rapport à la relation victime/assuré, dans un objectif toujours protecteur des intérêts de la victime.

La règle du droit positif est susceptible d'avoir des conséquences négatives à l'égard de la victime du dommage, qui n'est pas restée inactive , mais n'a peut-être pas perçu tous les enjeux de la procédure, complexes, pour ce qui concerne la prescription, ce qui a pu être souligné par la doctrine.

Une illustration de l'effet négatif de cette règle pour la victime d'un dommage peut être tirée d'une affaire jugée le 4 mars 2021 par la troisième chambre civile en droit de la construction [143](#). A la lecture des faits, on comprend que si l'interruption de la prescription de l'action directe avait été admise sur le fondement de l'action en référé-expertise exercée rapidement après la réception par

la victime (maître de l'ouvrage) à l'encontre de l'assuré (constructeur), la victime du dommage aurait pu obtenir *in fine* une indemnisation de l'assureur.

Au lieu de cela, la solution aboutit à l'irrecevabilité de l'action directe exercée par la victime contre l'assureur pour des raisons qui tiennent finalement à *l'inaction prolongée de l'assuré à l'égard de son assureur*, durant plusieurs années après avoir été lui-même assigné par la victime.

Certes, on pourrait considérer qu'il appartient à la victime d'agir dès l'origine à la fois contre l'assuré et contre l'assureur de ce dernier, mais l'on sait que le contentieux est fréquent sur ces problématiques de délai, en raison de *la complexité des règles applicables* relatives aux délais et aux prescriptions dans cette matière, *même lorsque la victime a réagi rapidement à l'égard du responsable après la survenance du dommage*.

La situation de l'espèce démontre également les effets potentiellement très négatifs de cette jurisprudence à l'égard des victimes, dans une hypothèse où le délai potentiellement applicable à l'action directe est très court (2 ans), alors qu'une information judiciaire est ouverte pour déterminer les causes du dommage et les responsabilités, qui se prolonge des années en laissant les victimes dans l'incertitude sur la responsabilité pénale de l'assuré, leur propre dommage étant quant à lui consolidé au bout d'un temps également long.

Une telle clarification jurisprudentielle relève sans aucun doute d'une chambre mixte.

L'avis de la troisième chambre civile sur cette question serait nécessaire, les quelques arrêts qui ont mis en oeuvre cette jurisprudence ayant été rendus par les deuxième et troisième chambres civiles.

Si toutefois la chambre mixte ne souhaitait pas revenir, dans son futur arrêt, sur la jurisprudence qui vient d'être exposée des deuxième et troisième chambres civiles, un argument pourrait être mis en avant en l'espèce pour potentiellement écarter celle-ci.

Une autre jurisprudence de la Cour de cassation permet en effet d'éviter la radicalité de cette jurisprudence, par l'effet de la prolongation du délai pour agir directement contre l'assureur sur le fondement, cette fois, de l'article L. 114-3 du code des assurances.

C. La jurisprudence dite de prolongation du délai de l'action directe pourrait-elle être appliquée à l'espèce ?

. Il a déjà été souligné (cf. *supra*, point A.), que la Cour de cassation, a admis la possibilité d'une prolongation du délai de prescription de l'action directe de la victime par le délai biennal de l'article L. 114-1 du code des assurances, dès lors qu'était encore ouverte l'action de l'assuré à l'encontre de son assureur :

« Attendu que, si l'action de la victime d'un accident entre [*sic, lire contre*] l'assureur de responsabilité, instituée par ce texte, trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice et se prescrit en principe par le même délai que l'action de la victime contre le responsable, elle peut cependant être exercée contre l'assureur tant que celui-ci est encore exposé au recours de son assuré » (Civ1. 11 mars 1986, précité).

La victime peut ainsi toujours agir contre l'assureur dans un délai de deux ans après avoir agi contre l'assuré, tant que ce dernier peut encore agir contre son assureur sur le fondement de l'article L. 114-1 du code des assurances (c'est-à-dire dans les deux ans qui suivent sa propre mise en cause). [144](#)

Les demandeurs, en l'espèce, soulignent les fondements de cette règle jurisprudentielle [145](#) :

« Dans la mesure où l'assuré est en droit de solliciter la garantie de son assureur de responsabilité, le tiers lésé, principal intéressé à la mobilisation du contrat d'assurance, peut également exercer

l'action directe pour en solliciter le bénéfice auprès de l'assureur.

La règle se justifie d'autant plus dans le domaine des assurances de responsabilité que l'assureur a, en principe, l'interdiction de payer à une personne autre que le tiers lésé le montant de l'indemnité (article L. 124-3 alinéa 2 du code des assurances). »

Les professeurs Leveneur et Lambert-Faivre ¹⁴⁶ observent, à propos de cette jurisprudence, que « la prescription biennale [du droit des assurances] reprend son empire lorsque la prescription applicable à l'action en responsabilité est très brève (ex. : prescription annale en matière de transport) ou du moins lorsque la victime a agi contre le responsable peu avant la fin du délai de prescription de la responsabilité ». (nous soulignons)

. La question pourrait se poser de l'application de cette règle jurisprudentielle à l'espèce, si l'on admet que la constitution de partie civile des époux [M] du 23 décembre 2013 a eu pour objet non seulement de se joindre à l'action publique aux fins de déterminer les causes et circonstances de l'accident, mais également de manifester leur volonté de mettre en jeu la responsabilité du transporteur (le pilote) (cf. *supra*, V.1.3.2., A.).

En effet, si la constitution de partie civile a notamment pour objet d'obtenir une réparation du dommage de la part du responsable assuré et donc d'engager sa responsabilité, ne serait-il pas possible de considérer que l'assureur était alors exposé au recours potentiel de son assuré ¹⁴⁷ au-delà du délai biennal de la prescription spéciale applicable à la responsabilité du transporteur, ce qui permet à la victime d'agir elle aussi directement contre l'assureur durant le temps de prolongation du délai.

L'information judiciaire était en effet en cours (ouverte le 16 octobre 2013, clôturée le 22 novembre 2017) à la date de l'action directe (24 septembre 2014) : la potentialité d'une faute commise par le pilote ou par l'aéro-club était encore en suspens ; si une faute avait été finalement admise à l'encontre du pilote, ses héritiers auraient pu potentiellement exercer un recours contre l'assureur, dans les limites de la garantie.

Certes, les consorts [M] n'ont *assigné en responsabilité* le pilote et l'aéro-club qu'en 2017, mais il est admis, par la jurisprudence civile, que la constitution de partie civile constitue elle-même *une demande en justice* au sens de l'article 2241 du code civil ¹⁴⁸.

Dès lors, la jurisprudence dite de prolongation du délai de l'action directe pourrait être appliquée, qui vient offrir à la victime, qui n'est pas restée inactive, un délai supplémentaire pour exercer l'action directe, si l'on considère toutefois qu'à compter de la constitution de partie civile, l'assuré (ou ses héritiers) était lui-même en mesure d'agir encore contre son assureur.

L'article 2241 du code civil fait produire des effets juridiques à la demande en justice même lorsque celle-ci « est portée devant une juridiction incompétente » (alinéa 2).

Et l'application de l'article 2243 du code civil dans ce schéma de raisonnement ne me paraît pas devoir entrer en ligne de compte, car la jurisprudence dite de prolongation du délai de l'action directe ne présente pas de liens avec une problématique d'interruption de la prescription ; il s'agit simplement d'allonger le délai pour agir de la victime à l'encontre de l'assureur du (potentiel) responsable et ce, à compter du moment où la victime a *agi contre l'assuré*.

Le plus souvent, il s'agit d'une assignation, mais la constitution de partie civile étant assimilée à une demande en justice, ne pourrait-elle pas autoriser également l'application de cette jurisprudence ?

Le cas échéant, il s'agirait d'ouvrir cette jurisprudence à des situations dans lesquelles la victime a agi, dans le cadre d'une *demande en justice*, sans pour autant strictement *assigner* l'assuré.

Il faut souligner que dans le type de situation de l'espèce, où les causes de l'accident ont été recherchées durant des années, il apparaît compréhensible que les victimes indirectes se soient d'abord constituées parties civiles, pensant ainsi démontrer leur intention en tout état de cause d'obtenir la réparation du dommage, plutôt que d'assigner nommément aux fins d'indemnisation les potentiels responsables (aéro-club, pilote) et leur assureur.

Si la chambre mixte reconnaît que cette jurisprudence dite de la prolongation du délai de l'action directe puisse être applicable dans l'hypothèse d'une constitution de partie civile, il serait alors possible d'admettre sur ce fondement la recevabilité de l'action directe formée par les époux [M], celle-ci ayant été intentée, par une assignation en référé dirigée contre l'assureur, dans les deux ans qui ont suivi la constitution de partie civile, dans le respect de l'article L. 114-1 du code des assurances.

D. Conclusions

En réponse à l'avis 1015 par lequel il est envisagé de « rejeter la première branche du premier moyen par substitution au motif critiqué d'un motif de pur droit, relevé d'office tiré de ce que l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur », ***il me semble, au regard de l'ensemble des développements qui précèdent, qu'une réponse négative peut y être apportée.***

En premier lieu, la jurisprudence - qui semble peu développée - selon laquelle « l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur », constitue une dissonance dans la construction jurisprudentielle relative au principe d'autonomie de l'action directe en droit des assurances : l'origine historique et les prolongements de ce principe dans la jurisprudence depuis des décennies permettent en effet de comprendre que celui-ci a été posé et doit être entendu dans un sens favorable à la victime, ce qui est par ailleurs souligné par la doctrine.

L'abandon de cette jurisprudence pourrait dès lors être envisagé, dans le cadre d'une chambre mixte au regard de sa transversalité à deux chambres de la Cour de cassation.

En second lieu, si la jurisprudence qui vient d'être évoquée était maintenue, celle dite *de la prolongation du délai de l'action directe* pourrait potentiellement être appliquée à l'espèce : la constitution de partie civile ayant notamment pour objet d'engager la responsabilité et d'obtenir une réparation du dommage de la part du responsable assuré, il serait peut-être possible de considérer que l'assureur était alors exposé au recours potentiel de son assuré (ou de ses ayants droit) au-delà du délai biennal de la prescription spéciale applicable à la responsabilité du transporteur, ce qui permet à la victime d'agir elle aussi directement contre l'assureur durant le temps de prolongation du délai.

En l'espèce, la prolongation du délai n'était pas expirée lorsque les époux [M] ont exercé l'action directe.

L'application de cette jurisprudence favorable à la victime, si elle était admise, reposerait sur le constat que la constitution de partie civile est considérée par la jurisprudence comme une demande en justice, ce qui manifeste d'une certaine manière l'intention de la victime d'agir à l'encontre de l'assuré, point de départ de la prolongation du délai pour agir directement à l'encontre de l'assureur.

V.1.3.4. Avis sur la première branche du premier moyen

Pour mémoire, l'arrêt attaqué a jugé (p.10), concernant la prescription de l'action directe exercée à l'encontre de l'assureur, que la plainte avec constitution de partie civile formée par les consorts [M], « ayant donné lieu à une ordonnance de non-lieu du 22 novembre 2017, n'a pas valablement interrompu la prescription conformément aux prévisions de l'article 2243 du code civil ».

Au regard de l'ensemble des éléments de discussion qui ont été exposés sur cette première branche, il me semble que la cassation de l'arrêt rendu par la cour d'appel de Versailles peut être envisagée.

Plusieurs fondements pourraient être avancés au soutien de la cassation, ainsi que cela ressort des développements qui précèdent .

Une première option pourrait être de retenir la cassation sur le fondement du moyen relevé d'office envisagé dans l'avis 1015, qui met implicitement en avant l'application de l'article 2241 alinéa 2 du code civil tout en écartant l'application de l'article 2243 du même code.

Cette option aurait le mérite de permettre une clarification de l'articulation entre les deux dispositions dans l'hypothèse, comme en l'espèce, où la victime s'est constituée partie civile devant un juge incompetent et où l'information judiciaire a été clôturée par une ordonnance de non-lieu. Plusieurs arguments ont pu être mis en avant (cf. supra, p. 30 et suiv.), qui peuvent convaincre de suivre ainsi la solution retenue de longue date par la Cour de cassation, notamment dans un arrêt rendu le 24 février 1978 par la chambre mixte, plutôt que d'appliquer avec rigueur la règle radicale et rétroactive de l'article 2243 du code civil comme l'a fait la cour d'appel en l'espèce.

Une deuxième option pourrait être de retenir la cassation sur le fondement d'un moyen relevé d'office tiré de la jurisprudence dite *de l'extension (ou de la contagion) de l'interruption d'une action à une autre* , régulièrement mise en oeuvre dans les différentes chambres civiles de la Cour de cassation (cf. supra , p.39 et suiv.), en constatant qu'en l'espèce, la constitution de partie civile formée par les époux [M] puis l'action directe exercée par ces mêmes victimes à l'encontre de l'assureur des potentiels responsables, poursuivaient le même but : obtenir la réparation de leurs préjudices. L'apparente souplesse qu'offre cette jurisprudence quant à ses critères d'application, dans des situations juridiques très variées, pourrait permettre d'envisager de l'appliquer à l'espèce, mais cela supposerait d'accepter d'ouvrir son périmètre à une situation juridique qui présente certaines particularités (premier juge saisi incompetent, spécificité de l'action directe en droit des assurances).

Une troisième option pourrait être de retenir la cassation sur le fondement d'un moyen relevé d'office tiré de la jurisprudence dite *de la prolongation du délai de l'action directe* , dont l'application pourrait potentiellement être appliquée à l'espèce (cf. supra, p. 52 et suiv.). Cela supposerait d'admettre que la constitution de partie civile, considérée par la jurisprudence civile comme une demande en justice qui manifeste l'intention de la victime d'engager la responsabilité de l'assuré responsable aux fins d'obtenir une indemnisation, peut constituer le point de départ de la prolongation du délai pour agir directement à l'encontre de l'assureur, au sens de cette jurisprudence.

La première option me paraît pouvoir être privilégiée , au regard des arguments, nombreux, qui viennent à son soutien, et aussi au regard du fait qu'elle fait davantage écho à l'arrêt attaqué et au pourvoi que les deux autres options.

En tout état de cause, l'option d'un rejet de la première branche du moyen , par substitution d'un motif de pur droit, relevé d'office, tiré de ce que l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur, comme cela a été proposé dans un second avis 1015, me paraît devoir être écartée , dans la mesure où la pertinence de cette jurisprudence propre à l'action directe en droit des assurances peut être questionnée pour les raisons qui ont été développées plus haut (cf. supra , p. 43 et suiv.).

Avis de cassation sur le fondement du moyen relevé d'office (avis 1015) relatif à l'articulation des articles 2241 et 2243 du code civil .

V.2. Sur la faute civile de l'aéro-club qui n'a pas vérifié l'autorisation parentale de la passagère mineure (second moyen) -

Le second moyen du pourvoi est relatif à la responsabilité de l'aéro-club qui a mis un aéronef à disposition du transporteur, plus spécialement sur le fondement de la faute civile qui pourrait lui être reprochée pour ne pas avoir vérifié l'existence d'une autorisation parentale pour la passagère.

La question soulevée est sérieuse : elle peut concerner aussi bien les personnes mineures (qui font preuve d'indépendance de plus en plus jeunes, ou bien dans un contexte de séparation des parents alors que l'un d'eux est pilote membre d'un aéro-club), que potentiellement les personnes majeures protégées, et aussi les personnes atteintes de certains handicaps. La Fédération Française Aéronautique (FFA) insiste en effet, sur son site Internet, sur l'impératif pour les passagers de rester calmes, de ne pas faire tomber d'objets dans le *cockpit*, toutes actions qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent être à l'origine d'un accident aérien [149](#).

Elle est également sérieuse au regard des implications qu'une obligation de vérification de la situation juridique des passagers lors de vols organisés par un pilote à titre personnel pourrait avoir, le cas échéant, sur l'organisation des aéro-clubs.

En tout état de cause, la question posée nécessite de clarifier la répartition des obligations susceptibles de peser sur les aéro-clubs et sur les pilotes, pour ce qui concerne la vérification de documents administratifs concernant les passagers.

V.2.1 . Les relations juridiques entre l'aéro-club, le pilote et les passagers à titre privé de l'aéronef

Selon la doctrine spécialiste de droit aérien [150](#), la pratique de l'aviation légère et sportive se développe au sein d'aéro-clubs, qui ont le statut d' **associations sans but lucratif** (loi de 1901).

. Les rapports juridiques entre l'aéro-club et ses membres sont régis par les statuts du club, les obligations respectives des parties étant précisées dans un **règlement intérieur**. Lorsque l'adhérent pilote un avion mis à sa disposition par le club, et dont ce dernier est propriétaire, cette activité relève en principe du **contrat de prêt à usage** (contrat conclu à titre gratuit, réglementé dans le code civil aux articles 1875 et suiv.) [151](#). Plus généralement, les règles de la **responsabilité contractuelle** sont applicables aux relations entre le club et ses membres [152](#).

Il n'est pas discuté en l'espèce que le pilote n'effectuait pas le vol en qualité de préposé du club (cf. art. 1242 al. 5 du code civil) ou dans le cadre d'un vol de découverte ('baptême de l'air') organisé par l'aéro-club. Il avait pris l'initiative d'emprunter un aéronef afin de réaliser un dernier vol sur la journée du 8 janvier 2012, à *titre personnel*, avec comme unique passagère la jeune [A] [M]. La doctrine souligne que « s'agissant de la conduite de l'appareil, il n'y a ni autorité d'un côté ni subordination de l'autre. Le membre du club pilote l'avion à ses risques et périls et sous sa propre responsabilité. Il est donc le gardien de l'aéronef » [153](#), notamment lorsqu'il a lui-même organisé pour ses amis une promenade aérienne [154](#).

. Les rapports juridiques entre l'aéro-club et les tiers, notamment les passagers de l'aéronef, relèvent de la **responsabilité extracontractuelle**. La notion de tiers peut susciter des questionnements dans certains contextes, mais elle ne pose pas difficulté en l'espèce, la passagère n'ayant conclu aucun contrat d'aucune sorte avec l'aéro-club.

. Concernant la responsabilité des aéro-clubs, la Cour de cassation a posé en 1989 [155](#) une règle claire : « la cour d'appel a retenu à bon droit que l'aéroclub, dès lors qu'il a perdu la maîtrise de l'appareil mis à la disposition d'un utilisateur qui en assure le pilotage, n'est pas tenu envers celui-ci, ni envers les passagers, d'une quelconque obligation de résultat ».

L'aéro-club, propriétaire de l'aéronef, reste néanmoins responsable (tant à l'égard du pilote qu'à l'égard des tiers) des conséquences dommageables, notamment, d'un **manque d'entretien de**

l'appareil [156](#). Classiquement, sur le fondement de l'article 1242 alinéa 1^{er} du code civil, la jurisprudence considère *l'aéro-club gardien de la structure* [157](#) et *le pilote gardien du comportement de l'appareil*. Des arrêts de cours d'appel ont par ailleurs admis que l'aéro-club n'engage pas sa responsabilité lorsque les circonstances de l'accident sont demeurées inconnues.

Dans le cas d'espèce, les causes de l'accident n'ont pu être déterminées [158](#), et aucune faute dans l'entretien de l'appareil n'a été relevée lors des expertises.

V.2.2 . Sur la reconnaissance éventuelle d'une faute civile de négligence mise à la charge de l'aéro-club pour défaut de vérification d'un document administratif relatif à la passagère mineure

La question posée par le second moyen du pourvoi apparaît inédite.

Le moyen repose sur la critique d'un manque de base légale de l'arrêt attaqué au regard des articles 1240 et 1241 du code civil (ou plutôt les articles 1382 et 1383 du code civil dans leur version applicable à l'espèce), soit les règles bien connues « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. » et « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

Plus précisément, le moyen reproche à la cour d'appel de ne pas avoir recherché « si, indépendamment des dispositions du règlement intérieur, l'abstention [de vérifier l'autorisation parentale], imputable à l'aéro-club n'était pas constitutive d'une faute ». C'est donc sur le fondement d'une faute de négligence de l'aéro-club relative à la vérification d'un document administratif concernant la passagère mineure que les consorts [M] entendent voir engager la responsabilité extracontractuelle de l'aéro-club.

V.2.2.1. Les éléments de réflexion

A. Les sources légales ou réglementaires

Le Parquet général de la Cour de cassation a réalisé une consultation auprès de la Direction générale de l'Aviation Civile (DGAC), plus spécialement au sein de celle-ci la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), afin de connaître avec précision les règles applicables relatives à la vérification des documents administratifs concernant les passagers d'aéronefs effectuant un vol d'agrément à titre gracieux.

La réponse développée de la DGAC met au jour l'existence de trois réglementations distinctes, selon que le vol est réalisé sur un ULM, sur un aéronef de construction amateur ou à caractère historique, ou bien sur un aéronef plus classique, comme en l'espèce, propriété de l'aéro-club ou du pilote.

Seule la réglementation applicable aux **ULM** impose la communication d'une information sur le cadre réglementaire au passager, celle-ci devant être visée par le ou les représentants légaux si celui-ci est mineur [159](#).

Pour les opérations non commerciales d'aviation légère, le cas d'espèce relevant de cette catégorie, le règlement (UE) n° 965/2012 (« AirOPS ») est applicable, lequel précise que « le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'aéronef, des membres de l'équipage, des passagers et du fret transportés pendant des opérations aériennes », et qu'il a « autorité pour refuser de transporter et débarquer toute personne pouvant constituer un risque potentiel pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants » [160](#).

Ces règles ne sont pas aussi détaillées que celles applicables au transport public de passagers [161](#), mais elles suivent la même ligne : il relève de l'autorité du commandant de bord d'apprécier la capacité des passagers à embarquer et à respecter les consignes de sécurité .

On retrouve la même approche dans la réglementation applicable aux aéronefs de la troisième catégorie (**avions de construction amateur ou historiques**) [162](#).

La DGAC souligne dans sa réponse que le cadre réglementaire européen ne prévoit aucune disposition spécifique faisant obligation au pilote de vérifier l'âge ou la situation du passager qu'il embarque , mais que les dispositions qui viennent d'être exposées « tendent à indiquer que le commandant de bord est réputé prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que les passagers ne sont pas susceptibles de constituer un risque pour la sécurité du vol ». Il a d'ailleurs « toute autorité pour refuser de transporter une personne, dans le respect du droit ». Cette appréciation se fait au moment du *briefing* (ou réunion préparatoire), qui est obligatoire avant le vol [163](#).

Le pilote est considéré comme l'exploitant de l'aéronef utilisé pour un vol gracieux ou personnel [164](#).

La DGAC précise que le règlement intérieur de l'aéro-club peut prévoir que le pilote membre du club doit vérifier les documents des passagers .

En conclusion , la DGAC précise que la demande de documents pour vérifier l'autorisation parentale en cas de passager mineur est une pratique préconisée dans certains cas par la FFA (vols de découverte et vols de formation), mais qu'elle n'est « pas requise par la réglementation aéronautique » et qu'elle-même n'a pas connaissance de préconisations en ce sens pour les vols réalisés à titre gracieux et personnel « sous la responsabilité directe d'un pilote membre d'un aéroclub ».

B. La jurisprudence

. La jurisprudence relative aux aéro-clubs -

Les recherches effectuées sur la jurisprudence n'ont pas permis de trouver des décisions relevant ou discutant une faute d'un aéro-club fondée sur sa négligence dans le contrôle de documents administratifs relatifs, notamment, à la minorité des passagers.

Pour apprécier la faute de l'aéro-club, les arrêts se fondent en effet principalement sur les rapports techniques relatifs à l'accident ou à l'incident aérien.

Quelques décisions anciennes de juges du fond ne retiennent pas, par ailleurs, la faute d'aéro-clubs qui auraient autorisé à décoller des pilotes inexpérimentés [165](#), mais une autre décision semble considérer que l'autorisation de prendre vol en dépit de conditions météorologiques défavorables peut constituer une faute d'imprudence.

. La jurisprudence relative aux associations sportives et de loisirs -

La recherche a été élargie à la jurisprudence relative aux associations sportives et de loisirs : une obligation de vigilance ou de diligence pèse-t-elle sur ces associations pour ce qui concerne la vérification de documents administratifs ?

La jurisprudence retient la responsabilité de l'association uniquement lorsque celle-ci avait pour « *mission d'organiser, de diriger et de contrôler l'activité de ses membres* ». Dans un tel cas, elle peut être « *tenue de plein droit de réparer, avec son assureur, le préjudice résultant du fait dommageable commis par l'un de ses membres à l'occasion de la manifestation qu'elle avait organisée* », et ce « *sans avoir à tenir compte de la dangerosité potentielle de l'activité exercée par*

un des membres de l'association » [166](#). Cette jurisprudence paraît difficilement applicable à l'espèce à juger, dans la mesure où le pilote a organisé seul la promenade aérienne.

Au visa de l'ancien article 1984 alinéa 1^{er} du code civil, la Cour de cassation a pu également poser la règle suivante : « *Attendu selon ce texte, que les associations sportives, ayant pour mission d'organiser, de diriger et de contrôler l'activité de leurs membres, sont responsables des dommages qu'ils causent à cette occasion, dès lors qu'une faute caractérisée par une violation des règles du jeu est imputable à l'un de ses membres, même non identifié » [167](#). La transposition à l'espèce paraît tout aussi difficile, sauf à puiser une inspiration dans cette jurisprudence pour poser un nouveau principe de mission de contrôle de l'activité de leurs membres par les aéro-clubs associatifs, qui les rendrait responsables des dommages résultant d'une faute caractérisée par la violation du règlement intérieur du club ou de la législation applicable au droit aérien, imputable à l'un de leurs membres. Une telle obligation serait-elle adaptée à la pratique individuelle de l'aviation de loisirs qui repose sur une responsabilisation primordiale du pilote ? (préparation du vol, vérifications de l'appareil et de la météorologie, préparation des passagers etc.) Rien n'est moins sûr.*

Enfin, on peut observer qu'un arrêt a pu relever à la charge d'une association « *une obligation de prudence et de diligence* », « *au-delà d'un strict respect des prescriptions sportives* », mais dans le cadre des « *devoirs [de l'association] en matière de sécurité* » [168](#). Un autre arrêt a relevé, cette fois dans un contexte de responsabilité délictuelle d'une association, « *des fautes de négligence et d'imprudence ayant concouru à la survenance de l'accident* » : manque de surveillance d'un terrain et défaut de contrôle des coureurs pratiquant sur le terrain « *pour s'assurer qu'ils étaient membres effectifs du club et titulaires d'une licence d'assurance* » [169](#).

L'article 1383 (devenu 1241) du code civil a ainsi été mobilisé très ponctuellement par la Cour de cassation à l'égard d'associations sportives ou de loisirs, dans des contextes difficilement comparables avec le cas d'espèce.

. La jurisprudence relative aux obligations du prêteur à usage -

Enfin, on peut s'interroger sur les obligations juridiques du prêteur dans le contrat de prêt à usage, la relation contractuelle entre l'aéro-club et le pilote reposant sur ce contrat spécial : le prêteur est-il tenu d'une quelconque obligation en lien avec l'usage qui sera fait de la chose prêtée ? (obligation de contrôler la licéité de l'usage, obligation d'information ...)

On sait en effet qu'un tiers peut invoquer un manquement contractuel sur le fondement de la responsabilité délictuelle à condition de prouver le lien de causalité entre le manquement et le dommage subi.

Les textes du code civil (qui datent de 1804) n'apportent aucun élément utile sur cette question. On peut simplement relever que la Cour de cassation a pu mettre à la charge du prêteur une obligation d'information et de conseil à l'égard de l'emprunteur [170](#), et souligner l'opinion d'un auteur [171](#), qui observait en 1978 que la qualification de prêt à usage pour la mise à disposition des aéronefs à l'égard des membres du club, « devrait en effet limiter aux seules fautes qualifiées du club les hypothèses de sa responsabilité envers ses membres », s'agissant d'un contrat conclu à titre gratuit.

Cette piste de réflexion ne me paraît pas pouvoir éclairer de manière pertinente la réponse à apporter au second moyen du pourvoi, en l'absence de jurisprudence ferme sur la question posée, d'autant plus au regard de la spécificité du droit aérien et de l'importance accordée à l'autonomie et à la responsabilité du pilote d'un aéronef dans ce contexte juridique.

C. Les recommandations de la Fédération Française Aéronautique (FFA)

. La FFA a également été destinataire d'une consultation réalisée par le Parquet général de la Cour de cassation dans le cadre de l'étude du présent pourvoi.

Sa réponse distingue clairement deux hypothèses :

- d'une part, les vols de découverte et les vols de formation effectués par des membres du club, qui sont soumis à une réglementation légale spécifique et pour lesquels « la Fédération Française Aéronautique (FFA) recommande aux aéro-clubs affiliés de réaliser un contrôle documentaire des passagers et des élèves pilotes en particulier, si ces derniers sont mineurs. En l'occurrence, il est recommandé de solliciter l'autorisation des deux parents dans le cas de mineurs non émancipés. »
- d'autre part, les vols d'agrément réalisés à titre gratuit par des pilotes membres d'aéro-clubs, pour lesquels « ces mêmes diligences relatives au contrôle documentaire des passagers sont de la seule responsabilité des pilotes membres et commandants de bord ». Pour justifier cette position, la FFA s'appuie sur la réglementation européenne (évoquée aussi par la DGAC), selon laquelle « Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef et de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transportés ... » [172](#).

La FFA précise également dans sa réponse, au titre des implications pratiques potentielles d'une telle obligation de vérification si celle-ci était mise à la charge des aéro-clubs, que ces derniers sont des « associations gérées par des bénévoles et que la mise en place d'un contrôle à chaque départ d'un aéronef serait en contradiction avec la responsabilité précitée du commandant de bord d'une part, et matériellement impossible, d'autre part. »

On observera qu'en l'espèce, l'enquête a révélé que des responsables de l'aéro-club étaient présents lors de l'emprunt de l'avion par M. [A], mais il semble que les pratiques dépendent beaucoup de l'organisation interne de chaque aéro-club.

. On peut par ailleurs relever que la FFA, à laquelle est affiliée l'aéro-club en l'espèce [173](#), diffuse sur son site Internet des documents pratiques destinés à ses membres, parmi lesquels figure un « **Mémo emport passagers, édition 2024** » qui rappelle les éléments suivants :

« Le pilote breveté PPL ou LAPL qui emporte des passagers, à titre privé ou pour son aéro-club, est le commandant de bord responsable qui assume toutes ses obligations .

Les passagers sont sous sa responsabilité depuis l'accès dans l'aéroclub jusqu'à la sortie du club .
»

Le *Mémo* précise par ailleurs que le pilote doit effectuer un certain nombre d'actions ou de vérifications au sol, avant le décollage, notamment :

« Accueil des passagers :

(...)

- adultes et enfants : aptitude à embarquer

- autorisation parentale pour les mineurs ! ». [en rouge]

Ce document pratique, mis à la disposition de tous les membres de la FFA, et aussi des pilotes membres d'aéro-clubs, a le mérite de poser des recommandations claires concernant la prise en charge des passagers et notamment celle des passagers mineurs.

La FFA n'a pas répondu sur la question de l'existence, déjà en 2012, d'un document similaire destiné à ses membres.

En tout état de cause, ce *Mémo* révèle une prise de conscience de l'importance de ne pas embarquer dans un aéronef une personne mineure sans s'être assuré de l'existence d'une autorisation parentale, mais la charge de cette vérification pèse, selon la FFA et dans la continuité de ce qui a pu être exposé plus haut, sur le pilote commandant de bord, non sur l'aéro-club.

D. Le règlement intérieur de l'aéro-club

Enfin, la lecture du règlement intérieur de l'aéro-club ¹⁷⁴, en l'espèce, ne renseigne pas directement sur les vérifications administratives relatives aux passagers lors de la mise à disposition de l'aéronef et de la préparation du vol.

Il est toutefois précisé, page 2, que « Les jeunes membres de moins de 18 ans ne peuvent être admis qu'avec l'autorisation parentale » (article III du Titre 1^{er} du règlement). La restriction vaut donc pour les seuls membres du club.

L'article VI précise par ailleurs que le pilote qui utilise un avion, doit s'assurer avant son départ qu'il « possède les documents à jour », qu'il « utilise l'avion en conformité avec la réglementation aérienne et le règlement intérieur de l'Aéro-club ».

Le Titre II du règlement intérieur, relatif à « l'activité aérienne », met cependant en avant le rôle du chef pilote, qui fixe notamment « les consignes d'utilisation des avions » ; quant au Président et au responsable de la mécanique, ils décident notamment de la « restriction d'utilisation des avions ». Les pilotes doivent quant à eux, notamment, « respecter les consignes générales au sol ». Ils s'obligent en outre à « utiliser les avions de l'Aéro-club selon les instructions qui leur sont données ». De manière générale, le règlement intérieur rend compte d'un contrôle étroit de l'utilisation des avions du club, mais sans que l'on sache ce que recouvrent exactement les expressions utilisées (consignes/instructions d'utilisation, restriction d'utilisation...).

Aucune disposition du règlement intérieur n'évoque la gestion des passagers ; il est simplement indiqué (page 7) que « le pilote est responsable des dommages matériels et corporels qu'il peut causer aux tiers, et il est tenu de réparer ces dommages ».

On peut simplement observer qu'au regard de son contenu, le règlement intérieur de l'aéro-club, en l'espèce, a logiquement été considéré par les juridictions du fond comme ne révélant aucune obligation qui serait mise à la charge du club de vérifier la situation des passagers d'un vol privé réalisé à titre gracieux et personnel par un membre du club.

V.2.2.2 Conclusions et Avis sur le second moyen du pourvoi

L'ensemble de ces éléments ne permet de mettre au jour aucune obligation de diligence ou de vigilance particulière qui pèserait sur les aéro-clubs, concernant la vérification des documents administratifs relatifs aux passagers de vols réalisés à titre personnel et gracieux par un pilote membre du club, à l'aide d'un avion emprunté au club.

Au regard des textes applicables et de la jurisprudence, une telle obligation pèserait plutôt sur le pilote de l'aéronef, en sa qualité de commandant de bord qui a autorité sur tous les passagers et peut notamment décider de refuser l'embarquement d'un passager susceptible de causer une difficulté quant à la sécurité de l'appareil ou des autres personnes à bord.

Il faut reconnaître cependant que la réglementation applicable et la jurisprudence fixent ou interprètent les obligations respectives des aéro-clubs et des pilotes *principalement sous le prisme de la sécurité aérienne* (et celle des personnes à bord), ce qui se traduit par des obligations de contrôle de la mécanique par le club, de préparation du vol par le pilote, de *briefing* avec les passagers avant le décollage, mais sans se préoccuper du point précis soulevé dans le présent pourvoi, sauf pour ce qui concerne la réglementation propre aux ULM.

Dans le cadre de l'organisation, par les aéro-clubs, de vols de découverte et de vols de formation impliquant des mineurs, la FFA recommande clairement à ses membres d'effectuer un contrôle documentaire, ce qui est souligné également par la DGAC.

Et plus largement, la FFA diffuse désormais des recommandations destinées à ses membres sur la vérification de l'autorisation parentale pour les passagers mineurs, mais celles-ci résultent d'un document récent et elles visent en tout état de cause le pilote, non l'aéro-club.

Une évolution de la réglementation sur ce sujet mériterait sans doute d'être envisagée par le législateur, afin de clarifier la question du contrôle des documents administratifs relatifs aux passagers dans l'hypothèse des vols réalisés à titre personnel et gracieux.

Il apparaît à la fois logique et raisonnable, au regard de l'ensemble des éléments qui précèdent, de considérer qu'en l'état des textes applicables, de la jurisprudence, et des recommandations pratiques des acteurs des activités aériennes de loisirs, la vérification des documents administratifs concernant les passagers, et notamment de l'autorisation parentale pour un passager mineur, relève du pilote commandant de bord, et que la responsabilité extracontractuelle de l'aéro-club ne saurait être engagée sur ce motif, sur le fondement de la négligence.

En l'espèce, la cour d'appel de Versailles a jugé, « *sur la faute commise du fait de l'absence d'autorisation parentale, sur le fondement des articles 1382 et 1383 du code civil alors en vigueur, devenus les articles 1240 et 1241 du même code* », qu'au vu du règlement intérieur ainsi que des missions et attributions de l'aéro-club, il ne revenait pas à ce dernier de solliciter une autorisation parentale puisqu'il n'était pas l'organisateur du vol, réalisé sous la seule responsabilité du pilote, qui n'effectuait aucune prestation pour le compte du club et dont il n'était pas non plus le préposé. En conséquence, elle a jugé qu'« *aucune faute ne peut être reprochée à l'aéro-club [T]* ».

Cette motivation ne me paraît pas pouvoir être critiquée, au regard des éléments sus-exposés.

Avis de rejet du second moyen du pourvoi .

¹ Cf. Ordonnance de non-lieu, p. 5.

² Dans le dispositif de leurs dernières conclusions, les consorts [M] demandaient la condamnation solidaire uniquement de l'aéro-club et de son assureur.

³ Le tribunal a considéré que la responsabilité du transporteur aérien avait nécessairement été examinée dans le jugement du 3 décembre 2019 au regard du raisonnement du juge sur l'application au litige de la Convention de Varsovie.

⁴ Arrêt attaqué, p. 9 : « *Il est patent que le GIE s'est défendu en parfaite connaissance de cause en qualité d'assureur tant du pilote que de l'aéro-club et que l'action directe de l'article L. 124-3 du code des assurances était dans le débat dès la première instance. (...) C'est donc de façon appropriée que le tribunal dans son jugement du 3 juin 2020 a dit que le jugement du 3 décembre 2019 ne contenait aucune omission de statuer et qu'il a considéré que le GIE était présent au litige tant comme assuré de l'aéro-club que comme celui du pilote* ».

⁵ L'offre d'indemnisation était à hauteur de 25.000 euros pour chacun des parents.

⁶ Bureau d'enquête et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile.

⁷ Cf. Jugement TGI Pontoise, 3 décembre 2019, p. 3.

Les deux enfants des époux [M] sont intervenus volontairement dans la procédure le 24 octobre 2018.

Une décision a considéré par ailleurs qu'il n'y avait pas eu omission de statuer sur la responsabilité du pilote (cf. *supra*, I).

⁸ L'assignation au fond de l'aéro-club et de l'assureur, fin février/début mars 2017, n'a pas été produite par les parties. Voir aussi ci-dessus, note 7.

⁹ S. Piédelièvre, D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, 2^e éd. LexisNexis, 2019, n° 228.

¹⁰ Art. L. 6421-4 ancien c. transports :

« La responsabilité du transporteur aérien non soumis aux dispositions de l'article L. 6421-3 est régie par les stipulations de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dans les conditions définies par les articles L. 6422-2 à L. 6422-5. Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 114.336 euros.

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.

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. ».

Auparavant, il s'agissait de l'article L. 322-3 du code de l'aviation civile.

¹¹ En ce sens, voir l'article 24 de la convention de Varsovie. Et notamment, Civ1. 2 juillet 1981, pourvoi n° 80-11234, publié.

¹² Qu'il s'agisse ainsi d'une responsabilité contractuelle ou délictuelle, pour un vol gratuit ou onéreux : voir notamment, Civ1 2 juillet 1981 précité (responsabilité délictuelle) ; Civ1. 22 novembre 2005, pourvoi n° 02-18584, publié (responsabilité contractuelle).

¹³ La loi du 8 octobre 2021 a ainsi étendu l'application de la convention de Montréal à la responsabilité des transporteurs aériens non titulaires d'une licence communautaire, alors qu'auparavant elle était applicable aux seuls transporteurs aériens titulaires d'une telle licence.

Plus largement, l'article 8 de la loi du 8 octobre 2021 a modifié l'ordonnancement et le contenu des articles L. 6421-4 et L. 6422-1 et suivants du code des transports, avec pour objectif de mettre en conformité le droit national avec le droit de l'Union européenne.

¹⁴ Nouvel article L. 6421-4 alinéa 2 du code des transports (en vigueur depuis le 10 octobre 2021) :

« Toutefois, sauf convention contraire, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit de personnes n'est engagée, jusqu'à hauteur du montant fixé au 1 de l'article 21 de la convention mentionnée au premier alinéa du présent article, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés ou, si le dommage dépasse ce montant, qu'il provient d'une faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. ». Comparer, art. 25 de la convention de Varsovie.

¹⁵ Civ1. 27 février 2007, pourvoi n° 03-16683, publié. Voir aussi : Civ1. 28 avril 2011, pourvoi n° 09-67729 ; Civ1. 8 avril 2021, pourvoi n° 19-21842, publié (l'arrêt écarte notamment l'application de l'ancien article 1384 al. 1^{er} du code civil, devenu l'article 1242 du code civil) ; Civ1. 11 mai 2022 pourvoi n° 21-16647.

¹⁶ Crim. 10 septembre 2019, pourvoi n° 18-83858, publié (peu importe que le vol ait été réalisé par un pilote à titre particulier et non par une entreprise de transports). Dans le même sens, notamment, Civ1. 8 avril 2021,

précité.

La Cour de cassation a plus généralement adopté une conception large du transport aérien au sens de la convention de Varsovie. Il s'agit de toute forme de transport par air, gratuit ou onéreux, par un transporteur commercial, privé ou bénévole, au moyen d'un aéronef (avion, deltaplane ...).

¹⁷ Voir notamment, Civ1 15 janvier 2014, pourvoi n° 12-12159, publié, qui distingue le travail aérien du transport aérien ; Crim., 20 mars 2001, pourvoi n° 00-84046, publié, sur une « *activité physique et sportive* » en deltaplane biplace, avec intervention active du passager.

¹⁸ Voir notamment J.P. Tosi, *Responsabilité aérienne*, Litec, 1978, p. 204.

¹⁹ Les auteurs suivants, par exemple, fondent tous leurs développements relatifs au transport aérien au sens des conventions de Varsovie et de Montréal sur le « contrat de transport aérien » : C. Paulin, *Droit des transports*, éd. Litec, 2005, n° 398 et suiv. ; S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, éd; LexisNexis, 2013, n° 730 et suiv. ; I. Bon-Garcin et alii, *Droit du transport de passagers*, éd. Larcier, 2016, not. n° 136-137 ; L. Peyrefitte et F. Pradon, « Transport aérien - Contrat de transport des passagers et de leurs bagages », *Jurisl. Transport*, 31 mars 2021, fasc. 915, §9.

²⁰ Voir notamment, très clairs : M. de Juglart, *Traité de droit aérien*, 2^e éd. LGDJ par E. du Pontavice, J. Dutheil de la Rochère et G. Miller, 1989, n° 3162 et suiv. ; P. Chauveau, chron. XXIV (sur la loi du 2 mars 1957), Rec. Dalloz 1962, p. 25.

²¹ Civ1. 22 novembre 2005, pourvoi n° 03-17395, publié, dans le contexte d'un accident d'ULM biplace lors d'un baptême de l'air organisé à titre onéreux ; également, Civ1 . 14 avril 2021, pourvoi n° 19-22236, publié, dans le contexte d'un accident aérien survenu sur un vol commercial.

²² Tribunal fédéral suisse, 18 septembre 1997, 4C.200/1996 (vol de mongolfière, accident mortel, action des ayants droit contre la société organisatrice du vol).

²³ Il semble toutefois que ce soit la seule juridiction étrangère qui soit allée clairement dans ce sens, d'après une étude réalisée sur les droits allemand, espagnol, italien, suisse, britannique et états-unien .

²⁴ A. Marais, *Droit des personnes*, 5^e éd. Dalloz, 2025, n° 353 et 400.

²⁵ Voir art. 1148 et 388-1-1 du code civil.

²⁶ P. Malaurie et N. Péterka, *Droit des personnes*, 13^e éd. LGDJ, 2024, n° 361.

²⁷ Voir la loi n° 2023-766 du 7 juillet 2023, qui impose désormais une autorisation parentale pour l'inscription d'un mineur de 15 ans sur les réseaux sociaux.

²⁸ Voir notamment l'article 371-1 du code civil :

« L'autorité parentale est un ensemble de droits et de devoirs ayant pour finalité l'intérêt de l'enfant.

Elle appartient aux parents jusqu'à la majorité ou l'émancipation de l'enfant pour le protéger dans sa sécurité, sa santé, sa vie privée et sa moralité, pour assurer son éducation et permettre son développement, dans le respect dû à sa personne.

L'autorité parentale s'exerce sans violences physiques ou psychologiques.

Les parents associent l'enfant aux décisions qui le concernent, selon son âge et son degré de maturité. »

²⁹ Voir notamment, P. Malaurie et N. Péterka, op. cit., n° 361 ; également A. Marais, op.cit., n° 361 (qui évoque pour les actes courants des « actes sans gravité », intéressant la vie scolaire ou les activités sportives du mineur).

³⁰ Voir P. Malaurie et N. Péterka, op.cit., n° 351 : « c'est donc la gravité de l'action qui détermine les actes dont le mineur sans discernement peut mesurer la portée » ; A. Marais, op.cit., n° 402 : « la capacité de discernement du mineur « n'est pas la règle, ce qui implique, en principe, de la rechercher au cas par cas ».

Pour une opinion différente, mais dont on peut penser qu'elle fait référence au transport aérien commercial classique et non-international, voir L. Peyrefitte et F. Pradon, *Juriscl. Transport*, précité, § 48 : « Aucune capacité particulière n'est exigée pour conclure le contrat de transport aérien de passager. En général, la conclusion d'un contrat de transport de personnes est considérée comme étant un acte d'administration courante qui est même permis au mineur en vertu d'un usage. »

³¹ Voir par exemple, Civ1. 4 novembre 1970, pourvoi n° 69-12788.

³² Voir cependant un arrêt Civ1. 5 mars 1991, pourvoi n° 89-17167, qui reconnaît expressément l'inexistence d'un contrat de prêt en l'absence d'échange des consentements.

³³ Civ1 . 14 avril 2021, pourvoi n° 19-22236, publié (précité). L'enjeu était l'application de l'article 28 de la convention relatif à la compétence juridictionnelle.

³⁴ Voir le rapport de Mme la conseillère Guihal, p. 10 et suiv.

³⁵ RTDcom. 2015, p. 616 (commentaire de l'arrêt Civ1. 4 mars 2015, pourvoi n° 13-17.392, publié, qui a initié le débat).

³⁶ Pour mémoire, en l'espèce, l'action directe contre l'assureur a été exercée le 24 septembre 2014 en référé, aux fins d'obtenir la désignation d'un expert médical pour évaluer leur préjudice.

³⁷

La doctrine souligne que la victime par ricochet invoque « son intérêt propre » et que son préjudice présente un caractère « personnel » ; elle ne se confond pas avec la qualité de « continuateur de la personne du défunt » bien que la double qualité puisse être réunie dans la même personne. Il faut aussi distinguer la victime par ricochet d'autres tiers qui exercent une action subrogatoire (recours des tiers payeurs). La victime indirecte est donc d'une « victime à part entière », sans que l'on puisse conclure pour autant à la parfaite autonomie du préjudice subi par cette victime par rapport au préjudice initial (celui subi par la victime directe). On peut observer notamment que l'article 2226 du code civil prévoit le même point de départ pour la prescription applicable en matière de dommage corporel, qu'il s'agisse de l'action en responsabilité engagée par la victime directe ou de celle engagée par la victime indirecte. Sur tous ces points, voir P. Brun, *Responsabilité civile extracontractuelle*, 6^e éd. LexisNexis, 2023, n° 229 et suiv.

³⁸ Civ1. 12 juillet 1972 , pourvoi n° 67-12182, publié.

Voir aussi Ch. mixte 24 février 1978 , pourvoi n° 74-14340, publié (action en indemnisation intentée par la veuve d'un passager décédé dans un accident aérien survenu lors du vol dans un petit avion, à l'encontre des héritiers du pilote lui aussi décédé) : le débat concernait la recevabilité de la demande intentée « *après l'expiration du délai de deux ans imparti pour l'exercice de l'action en responsabilité contre le transporteur par air* » ; la cour d'appel, pour rejeter la fin de non-recevoir tirée de la prescription, avait retenu que « *l'action était fondée sur des faits délictueux et qu'elle avait été intentée avant l'expiration du délai de prescription de l'action publique* » ; l'arrêt est cassé au motif « *qu'il ne s'agissait pas d'une action soumise aux dispositions de l'article 10 du code de procédure pénale* ».

³⁹ Civ1. 2 juillet 1981 , pourvoi n° 80-11234, publié.

⁴⁰ C. Paulin, *Droit des transports*, éd. Litec, 2005, n° 403.

⁴¹ S. Benboubker, *Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager*, Thèse, université Paris Descartes, 2013, voir spéc. p. 293.

⁴² I. Tran, *Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes*, Thèse, université de Genève, Schulthess éd. romandes, 2013.

⁴³ L. Peyrefitte et F. Letacq, « Transport aérien - Généralités », *Jurisl. Transport*, 9 avril 2018, fasc. 905, § 76.

⁴⁴ Voir par exemple : Cour suprême des Etats-Unis, *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U.S. 155 (1999) ; au Royaume Uni : United Kingdom House of Lords, 12 décembre 1996, *Abnett v. British Airways Plc (Scotland)* [1996] UKHL 5, décision dite *Sidhu* ; United Kingdom Supreme Court, 5 mars 2014, *Stott v Thomas Cook Tour Operators Ltd* [2014] UKSC 15.

⁴⁵ Voir le contenu littéralement très significatif de la convention de Varsovie ainsi que du Livre IV du code des transports, intitulé « Le transport aérien ».

⁴⁶ Ce que relève l'arrêt attaqué, p. 10.

⁴⁷ On peut observer que la règle selon laquelle « Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi » n'a pas été reprise dans les dispositions du code des transports.

⁴⁸ Art. 35, convention de Montréal :

« 1. 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.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi. »

⁴⁹ Art. L. 6422-4 nouveau c. transports :

« 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.

L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre. »

⁵⁰ Ancien art. L. 321-5 c. transports : « L'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises et de bagages doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination. »

⁵¹ Civ1. 11 mai 2022, pourvoi n° 21-16647, publié.

⁵² Crim. 10 septembre 2019, pourvoi n° 18-83858, publié (précité).

Voir déjà en ce sens, Crim. 10 mai 1977, pourvoi n° 76-90082, publié, qui précise la justification de cette solution :

« IL RESULTE DES ARTICLES L 321-3 ET L 322-3 DU CODE DE L'AVIATION CIVILE QUI S'APPLIQUENT A TOUS LES TRANSPORTS AERIENS EFFECTUES, COMME EN L'ESPECE, A TITRE ONEREUX, A L'INTERIEUR DU TERRITOIRE FRANCAIS QUE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE PERSONNES EST REGIE PAR LES SEULES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE VARSOVIE DU 12 OCTOBRE 1929, LAQUELLE A INSTITUTE EN LA MATIERE UN REGIME JURIDIQUE SPECIAL OUVRANT AUX VICTIMES D'UN ACCIDENT OU A LEURS AYANTS DROIT UNE ACTION EN REPARATION QUI NE SAURAIT ETRE CONFONDUE AVEC L'ACTION EN DOMMAGES-

INTERETS NEE D'UNE INFRACTION, DONT ELLE DIFFERE TANT PAR SON FONDEMENT QUE PAR LES REGLES DE COMPETENCE TERRITORIALE ET DE DELAI EDICTEES POUR SON EXERCICE, QU'UNE TELLE ACTION ECHAPPE DES LORS A LA COMPETENCE DES JURIDICTIONS REPRESSIVES, QUE LE TRANSPORTEUR AERIEN SOIT ASSIGNE COMME PENALEMENT RESPONSABLE, A RAISON D'UNE FAUTE PERSONNELLE, OU COMME CIVILEMENT RESPONSABLE D'UN PREPOSE ».

[53](#) Avant la réforme de la prescription civile par la loi du 17 juin 2008 :

Ancien art. 2244 : « Une citation en justice, même en référé, un commandement ou une saisie, signifiés à celui qu'on veut empêcher de prescrire, interrompent la prescription ainsi que les délais pour agir. »

Ancien art. 2246 : « La citation en justice, donnée même devant un juge incompetent, interrompt la prescription. »

[54](#) Ancien art. 2247 :

« Si l'assignation est nulle par défaut de forme,

Si le demandeur se désiste de sa demande,

S'il laisse périmer l'instance,

Ou si sa demande est rejetée,

L'interruption est regardée comme non avenue. »

[55](#) Ch. mixte, 24 février 1978, pourvoi n° 73-12290.

[56](#) Civ1. 10 mars 1981, pourvoi n° 80-10770. Voir aussi, interprété *a contrario*, Civ1. 11 mai 2022, n° 21-16.647, publié, spéc. pt 8.

[57](#) Com. 28 avril 1998, pourvoi n° 95-15453 ; Civ1. 18 octobre 2005, pourvoi n° 02-12383 ; Voir également : Civ2. 12 décembre 2002, pourvoi n° 01-02853 : la Cour de cassation a rejeté le moyen selon lequel la constitution de partie civile contre X n'était pas dirigée contre la société.

[58](#) Voir notamment, Crim. 4 mars 1958, Bull., n° 130 ; Civ2. 26 mars 2015, pourvoi n° 14-15426.

[59](#) Civ2. Avis du 17 février 2022, n° 21-70024.

[60](#) Ch. mixte, 24 février 1978, n° 73-12290, précité ; Civ1. 10 mars 1981, pourvoi n° 80-10770 ; Com. 28 avril 1998, pourvoi n° 95-15453 ; Civ1. 25 janvier 2000, pourvois n° 97-22658 et 98-12183 ; Civ1. 18 octobre 2005, pourvoi n° 02-12383.

[61](#) Art. 2 alinéa 1^{er} CPP : « L'action civile en réparation du dommage causé par un crime, un délit ou une contravention appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction. »

[62](#) Voir notamment le rapport de M. Béteille, au nom de la commission des lois, en première lecture au Sénat.

[63](#) Rapport n° 847 de M. E. Blessig, première lecture à l'Assemblée nationale .

[64](#) Intervention de Mme Dati, garde des Sceaux, en séance publique au Sénat, 21 novembre 2007.

[65](#) Intervention de M. L. Béteille, discussion en séance publique au Sénat, 21 novembre 2007.

⁶⁶ Civ2. 30 juin 2004, pourvoi n° 03-11884 ; Com. 24 juin 2008, pourvoi n° 07-15951 ; Civ2. 14 mai 2009, pourvoi n° 08-13967 ; Civ1. 18 mai 2011, pourvoi n° 10-17098.

L'arrêt du 14 mai 2009 précise que « *la règle selon laquelle l'interruption de la prescription par une demande en justice est non avenue si celle-ci est définitivement rejetée n'est pas contraire aux dispositions invoquées de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales* ».

⁶⁷ Voir par exemple, Com. 24 juin 2008, précité.

⁶⁸ Civ2. 19 septembre 2024, pourvoi n° 22-23146, publié.

⁶⁹ Voir par exemple, parmi de nombreuses décisions :

CA. Aix-en-Provence 16 février 2023, n° RG 19/10945 ; CA. Bordeaux 27 mars 2025, n° RG 22/04038 ; CA. Metz 20 mars 2018, n° RG 17/00315 ; CA. Montpellier 21 décembre 2023, n° RG 23/01925 ; CA. Nîmes 20 juin 2024, n° RG 18/06135 ; CA. Orléans 23 septembre 2025, n° RG 22/01002 ; CA. Paris 5 juin 2025, n° RG 24/00772 ; CA. Paris 16 septembre 2022, n° RG 20/16063.

⁷⁰ CA. Metz 20 mars 2018, précité.

⁷¹ Voir notamment :

CA. Paris 25 mai 2020, n° RG 18/28389 (« *Ainsi que l'a relevé le tribunal, la prescription quinquennale peut être interrompue par le [dépôt d'une plainte] accompagnée d'une demande de réparation de préjudice. Le dépôt d'une plainte avec constitution civile formée par M. [G] le 18 novembre 2011 devant le procureur de Monaco à l'encontre de M. [C] a permis d'interrompre le délai. En l'espèce, l'ordonnance de non-lieu prononcée le 15 septembre 2014 par le juge d'instruction du tribunal de Monaco confirmée par arrêt de la cour d'appel de la principauté de Monaco en octobre 2014, implique que l'interruption est non avenue en matière pénale. Les arguments soutenus par M. [C] sont inopérants sur le plan civil.* ») ;

CA. Chambéry 2 juillet 2015, n° RG 14/01774 interprété *a contrario* (« *Attendu que l'ordonnance de non-lieu rendue par le juge d'instruction le 22 mai 2003, n'a pas un effet interruptif de la prescription de l'action des victimes par ricochet à l'encontre de la société Ad Plus dans la mesure où elles n'étaient pas constituées parties civiles.* ») ;

CA. Reims 29 septembre 2008, n° RG 05/00743 ;

CA. Versailles 7 décembre 2023, n° RG 22/06898 (« *L'arrêt de la Cour de cassation en date du 16 janvier 2019 rejetant le pourvoi à l'encontre de l'arrêt confirmatif de la décision de non-lieu a mis définitivement et irrévocablement fin à l'action civile engagée devant la juridiction pénale de telle sorte que l'effet interruptif de prescription a pris fin à cette date et sans que les dispositions de l'article 2243 du code civil puissent être opposées puisque cette décision en jugeant définitivement que l'infraction reprochée d'abus de confiance n'était pas constituée et au motif de l'existence d'un prêt n'a pas pu statuer sur la présente demande en paiement, alors que la règle *una via electa* empêchait le créancier d'agir au civil en parallèle.* »)

⁷² Voir Ch. mixte, 24 février 1978, pourvoi n° 73-12290, précité :

« VU L'ARTICLE 2246 DU CODE CIVIL ;

ATTENDU QUE, POUR REFUSER DE CONSIDERER COMME CAUSE D'INTERRUPTION DE LA PRESCRIPTION LA CONSTITUTION DE PARTIE CIVILE DE LA DAME DUBOIS DEVANT LE JUGE D'INSTRUCTION, L'ARRET ATTAQUE S'EST FONDÉ SUR L'INCOMPÉTENCE DES JURIDICTIONS REPRESSIVES POUR STATUER SUR L'ACTION EN RESPONSABILITÉ CONTRE LE TRANSPORTEUR PAR AIR ;

ATTENDU QU'EN STATUANT AINSI, SANS RECHERCHER SI, EN RAISON NOTAMMENT DE SES TERMES, LA PLAINTÉ AVEC CONSTITUTION DE PARTIE CIVILE NE POUVAIT PAS ÊTRE CONSIDÉRÉE COMME UNE DEMANDE TENDANT À LA MISE EN CAUSE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR PAR AIR, QUI AVAIT ÊTÉ FORMÉE DEVANT UN JUGE INCOMPÉTENT,

[73](#) Le défendeur, en l'espèce, s'appuie sur la jurisprudence évoquée ci-dessus note 65 et considère :

« il convient d'ajouter que, contrairement à ce que soutiennent les consorts [M] dans leurs «observations après rapport » (p. 5 al. 1^{er}), la Cour de cassation, dans son arrêt de chambre mixte du 24 février 1978 (pourvoi n° 73-12290), n'a nullement jugé qu'en matière de transport aérien, une ordonnance de non-lieu n'a pas pour effet d'anéantir l'effet interruptif de prescription attaché à la constitution de partie civile des victimes.

En effet, dans cette décision, la Cour de cassation se borne à rappeler le principe selon lequel une constitution de partie civile, même formée devant un juge incompétent, peut avoir un effet interruptif de prescription. » (Observations sur avis 1015, p. 5).

[74](#) Com. 16 novembre 2004, pourvoi n° 01-15510 :

« *Attendu, en deuxième lieu, que l'arrêt constate que la plainte avec constitution de partie civile déposée par M. [O] [Z] a fait l'objet d'une ordonnance de non-lieu, devenue irrévocable en raison du rejet du pourvoi en cassation formé contre l'arrêt qui confirmait la décision de non-lieu, de sorte que la demande civile en justice formée devant le juge pénal a été rejetée ; qu'ayant ainsi exclu que la citation en justice ait été donnée devant un juge incompétent, c'est à bon droit que la cour d'appel a dit, par application de l'article 2247 du Code civil, que l'interruption de la prescription devait être regardée comme non avenue* ». On observera qu'ici l'ancien article 2247 (devenu art. 2243) est invoqué au soutien de la solution, parce que l'incompétence du juge a été écartée.

[75](#) Civ1. 16 janvier 2001, pourvoi n° 98-17.427, publié.

[76](#) Voir par exemple, N. Hoffschir, « Des difficultés liées à la prescription de l'action civile », Dalloz actualité, 25 oct. 2024 ; N. Fricero, T. Goujon-Béthan, A. Danet, *Procédure civile*, 6^e éd. LGDJ, 2023, n° 79.

Egalement, J-J. Taisne, Juriscl. Civil (Prescription), § 92 : l'auteur relève d'abord que l'interruption de la prescription contre un transporteur aérien peut résulter de la constitution de partie civile de la victime devant la juridiction répressive (§ 37), si celle-ci tend aussi à la mise en cause de la responsabilité du transporteur, en dépit de l'incompétence du juge répressif (§ 52 et § 68), puis il souligne que « l'efficacité de l'interruption attachée à l'introduction de l'action (...) dépend de l'issue du procès. Le succès de la demande conforte l'interruption ; son rejet au contraire la rend non avenue » (§ 92), le rejet pouvant prendre la forme « d'un non-lieu non frappé de recours » (§ 93).

[77](#) N. Fricero, T. Goujon-Béthan, A. Danet, *Procédure civile*, op.loc.cit.

[78](#) Comm., RTDciv. 1978, p. 923.

[79](#) C. Chainais, F. Ferrand, L. Mayer, S. Guinchard, *Procédure civile*, 35^e éd. Précis Dalloz, 2020, n° 339 p. 274 et suiv.

[80](#) N. Fricero, T. Goujon-Béthan, A. Danet, *Procédure civile*, op.loc.cit

[81](#) J. Jourdan-Marquès, « Faut-il abroger l'article 2243 du Code civil ? », *Procédures* 2016, Etude 7.

[82](#) Voir J-P. Chazal et S. Wattel, « Prescription et vices de procédure : contrariété entre le Code civil et le Code de procédure civile ? », *Procédures* 2009, alerte n° 50.

[83](#) Civ1. 11 mai 2022, pourvoi n° 21-16647, publié.

[84](#) Observations après rapport, p. 2 et suiv.

[85](#) Crim. 28 juin 2000, pourvoi n° 99-85381, publié.

[86](#) Observations sur Avis 1015, p. 4.

[87](#) Soc. 5 octobre 2000, pourvoi n° 99-13336, publié ; et voir l'article L. 431-2 alinéas 4 et 5 du code de la sécurité sociale qui dispose :

« Les prescriptions prévues aux trois alinéas précédents sont soumises aux règles de droit commun.

Toutefois, en cas d'accident susceptible d'entraîner la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur, ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, la prescription de deux ans opposable aux demandes d'indemnisation complémentaire visée aux articles L. 452-1 et suivants est interrompue par l'exercice de l'action pénale engagée pour les mêmes faits ou de l'action en reconnaissance du caractère professionnel de l'accident. »

[88](#) Civ2. 22 octobre 2020, pourvoi n° 19-20766, publié :

« Vu les articles 2241 et 2243 du code civil :

6. Il résulte de ces textes que si une déclaration d'appel formée devant une cour d'appel incompétente interrompt le délai d'appel, cette interruption est non avenue en cas de désistement d'appel, à moins que le désistement n'intervienne en raison de la saisine d'une cour d'appel incompétente.

7. Pour déclarer irrecevables les appels des 8 mars 2017 et 23 mars 2017, l'arrêt retient que dès lors que M. [Y] s'est désisté de l'appel qu'il avait interjeté devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence, ce que cette cour d'appel a constaté par arrêt en date du 20 octobre 2017, il ne peut plus se prévaloir de l'effet interruptif attaché aux déclarations d'appel qu'il a adressées à cette cour.

8. En statuant ainsi, tout en constatant que M. [Y] s'était désisté de l'appel formé devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence après avoir régularisé un nouveau recours à l'encontre du même jugement devant la cour d'appel territorialement compétente, ce dont il ressortait que le désistement était motivé par l'incompétence de la première juridiction saisie, la cour d'appel a violé les textes susvisés . »

[89](#) Soc. 14 novembre 2024, pourvoi n° 22-17438, publié :

« Vu les articles 2241 et 2243 du code civil :

8. Selon le premier de ces textes, la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion.

9. Aux termes du second, l'interruption est non avenue si le demandeur se désiste de sa demande ou laisse périmer l'instance, ou si sa demande est définitivement rejetée.

10. Il en résulte que l'effet interruptif de prescription subsiste jusqu'à la date à laquelle la décision ayant rejeté la demande est devenue définitive.

11. Pour déclarer prescrite l'action de la salariée, l'arrêt retient qu'il est constant qu'elle n'a pas formé de pourvoi à l'encontre de l'arrêt de la cour d'appel du 5 décembre 2018 disant n'y avoir lieu à référé, ce dont il se déduit que sa demande a été définitivement rejetée à cette date et consécutivement que l'interruption de la prescription dont elle avait bénéficié par l'effet de son action en référé s'est trouvée non avenue, ce qui signifie que cette interruption doit être considérée comme n'ayant jamais existé et ce qui a pour conséquence que le délai de prescription de l'article L. 1471-1 du code du travail était expiré lorsque, le 10 janvier 2019, faisant valoir qu'elle avait été licenciée en méconnaissance de la protection dont elle bénéficiait alors en raison de son mandat de membre du CHSCT, elle avait saisi au fond les premiers juges de sa demande de réintégration et de demandes de condamnation de son ancien employeur à lui payer un rappel de salaire et des dommages-intérêts en réparation de son préjudice lié à la violation de son statut protecteur.

12. En statuant ainsi, alors qu'il n'était pas contesté que l'arrêt du 5 décembre 2018 par lequel la cour d'appel statuant en référé avait rejeté les demandes de la salariée, n'était devenu définitif que le 5 février 2019, et qu'elle avait constaté que la salariée avait saisi, le 10 janvier 2019, la juridiction prud'homale statuant au fond, ce dont il résultait que le délai de prescription était toujours interrompu à cette date, la cour d'appel a violé les textes susvisés . »

[90](#) Le conseiller référendaire Zedda voit dans cette jurisprudence une illustration du « souci de ne pas ériger des obstacles artificiels au droit d'agir du créancier, alors même que la facilité, pour le juge, est d'accueillir de manière libérale les fins de non-recevoir tirées de la prescription. » (art.cit., à paraître à la RLDC, mars 2026).

[91](#) Avis de l'avocate générale Trassoudaine-Verger, sur le pourvoi 22-23979, p.3 (Civ2. 3 juillet 2025).

[92](#) Civ2. 3 juillet 2025 , pourvoi n° 22-23979, publié. Voir déjà, Com. 18 octobre 2023, pourvoi n° 21-15378, publié.

[93](#) Voir M. Barba, D. Actualité, 19 oct. 2023 ; P. Théry, RTDciv. 2010, p. 370.

[94](#) Voir par exemple, Civ3. 19 mars 2020, pourvoi n° 19-13459.

[95](#) Voir par exemple, Civ3. 22 septembre 2004, pourvoi n° 03-10923, publié.

[96](#) Des auteurs citent notamment : Req. 3 avril 1906, S. 1907.1.417 ; Soc. 15 juin 1961, Bull. civ. IV, n° 65 (in C. Chainais, F. Ferrand, L. Mayer, S. Guinchard, *Procédure civile* , op.cit., n° 339 p. 277).

[97](#) *Ibidem* , et voir aussi : H. Barbier « Extension de l'interruption de la prescription d'une action à une autre : qu'est-ce au juste que deux actions « tendant à un seule et même but » ? », RTDciv. 2019, p. 590 ; L. Mayer, « L'extension exceptionnelle de l'interruption de la prescription à une autre action refusée à propos de deux actions en résolution du même contrat », GP. 21 juillet 2020, p. 58.

[98](#) Voir notamment, outre les articles précités, R. Libchaber, « L'extension de l'interruption de la prescription d'une action à une autre », RDC. 2020, p. 45.

[99](#) Voir par exemple, Com. 26 février 2013, pourvoi n° 11-25.977 ; Civ2. 14 janvier 2021, pourvoi n° 19-20.316 (demande en référé à fin de mainlevée d'un séquestre) ; Civ2. 16 décembre 2021, pourvoi n° 20-12.918 (plainte avec constitution de partie civile) ; Civ3. 22 septembre 2004, pourvoi n° 03-10923, publié , précité ; Civ1. 9 mai 2019, pourvoi n° 18-14736, publié ; Civ2. 28 juin 2012, pourvoi n° 11-20011 ; Civ3. 18 avril 2019, pourvoi n° 18-10883 ; Com. 31 janvier 2018, pourvoi n° 15-22466.

[100](#) J-F. Zedda, contribution sur « Le cours de la prescription », article à paraître à la RLDC en mars 2026, issu du colloque consacré à la prescription civile (Cour de cassation, 25 sept. 2025).

[101](#) Voir par exemple, Civ2. 28 juin 2012, pourvoi n° 11-20011 (action en recouvrement du solde d'un prêt / action paulienne) ; Com. 26 février 2013, pourvoi n° 11-25.977 (reproduit ci-dessous) ; Civ2. 16 décembre 2021, pourvoi n° 20-12.918 (reproduit ci-dessous) .

[102](#) Voir Com. 4 juillet 2006, pourvoi n° 04-16578 :

« Attendu qu'en statuant ainsi, alors que l'action tendant à la résiliation du crédit-bail et à la restitution du bien étant distincte, par son objet, de l'action en paiement de sommes dues au titre du contrat résilié, la mise en oeuvre de l'une n'a pas pour effet d'interrompre le cours de la prescription de l'autre, la cour d'appel a violé le texte susvisé ».

La chambre commerciale semble assimiler ici l'objet des actions à leur but, pour écarter la jurisprudence relative à l'extension de l'interruption d'une action à une autre, qui avait été retenue par la cour d'appel.

[103](#) Civ2. 16 décembre 2021 , pourvoi n° 20-12.918 :

« Vu les articles 2244 et 2270-1 du code civil, dans leurs rédactions antérieures à celles issues de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008, applicables à la cause et l'article 1384, alinéa 5, devenu 1242, alinéa 5, du même code :

8. Il résulte du premier de ces textes que si, en principe, l'interruption de la prescription ne peut s'étendre d'une action à une autre, il en est autrement lorsque les deux actions, bien qu'ayant une cause distincte, tendent à un seul et même but, de sorte que la seconde est virtuellement comprise dans la première.

9. Aux termes du deuxième, les actions en responsabilité civile extra-contractuelle se prescrivent par dix ans à compter de la manifestation du dommage ou de son aggravation.

10. Il résulte du troisième que les commettants sont responsables du dommage causé par leurs préposés et ne peuvent s'exonérer qu'à la triple condition que leurs préposés aient agi hors des fonctions auxquelles ils étaient employés, sans autorisation, et à des fins étrangères à leurs attributions.

11. Pour confirmer le jugement en ce qu'il a jugé l'action de M. [E] et de M. [L] irrecevable comme prescrite, l'arrêt, après avoir, d'une part, rappelé qu'un acte interruptif de prescription dans une instruction pénale à effet à l'égard de tous les « prévenus » et de toutes les victimes, d'autre part, constaté que M. [I] et M. [L] s'étaient constitués partie civile le 21 octobre 1998, retient que cette constitution de partie civile n'a pas interrompu la prescription courant devant la juridiction civile pour les mêmes faits en faveur des commettants de M. [B].

12. En statuant ainsi, alors qu'en l'espèce, la plainte avec constitution de partie civile déposée devant le juge d'instruction par MM. [I] et [L] et leur action engagée devant la juridiction civile visaient l'une et l'autre à obtenir la réparation de leur préjudice résultant des escroqueries commises par M. [B], ce dont il résultait que la prescription de l'action engagée devant la juridiction civile avait été interrompue par leur plainte avec constitution de partie civile, la cour d'appel a violé les textes susvisés . »

[104](#) Com. 26 février 2013 , pourvoi n° 11-25.977 :

« Vu l'article L. 110-4 du code de commerce, dans sa rédaction alors applicable ;

Attendu que pour écarter l'effet interruptif de prescription attaché à la plainte avec constitution de partie civile [à personne non dénommée] déposée le 14 octobre 1997 et décider que les actions en restitution et en dommages-intérêts de la Mudel [mutuelle victime de détournements de fonds commis par son Secrétaire général] étaient prescrites pour la période antérieure au 10 décembre 1994, l'arrêt retient que les deux instances, fondées sur des causes distinctes, tendent à des fins différentes, l'instance devant la juridiction pénale à la répression d'infractions et à l'indemnisation de la partie civile pour le dommage causé par ces délits, celle devant la juridiction civile à la restitution des sommes déposées et à la réparation du dommage causé par un manquement aux obligations contractuelles du banquier, et que l'assignation a été délivrée à la Bred le 10 décembre 2004 ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors que si, en principe, l'interruption de la prescription ne peut s'étendre d'une action à une autre, il en est autrement lorsque les deux actions, bien qu'ayant une cause distincte, tendent à un seul et même but, de sorte que la seconde est virtuellement comprise dans la première et, qu'en l'espèce, les actions engagées par la Mudel devant les juridictions répressive et civile visaient l'une et l'autre à obtenir la réparation des détournements commis à son préjudice, ce dont il résultait que la constitution de partie civile déposée par la Mudel avait interrompu la prescription jusqu'à l'arrêt du 28 septembre 2005 mettant fin à l'instance pénale, la cour d'appel a violé le texte susvisé »

[105](#) Civ2. 16 décembre 2021, pourvoi n° 20-12.918, reproduit ci-dessus.

[106](#) On verra (*infra* , V.1.3.3) que l'action directe, pour être efficace, doit reposer sur la démonstration de la responsabilité de l'assuré.

[107](#) DP. 1927, 1, 57, Rapp. A. Colin, note L. Josserand ; S. 1927, 1, 25, note P. Esmein.

[108](#) Art. 2332 c. civ. : « Les créances privilégiées sur certains meubles sont :

(...)

8° Les créances nées d'un accident au profit des tiers lésés par cet accident ou leurs ayants droit, sur l'indemnité dont l'assureur de la responsabilité civile se reconnaît ou a été judiciairement reconnu débiteur à raison de la convention d'assurance.

Aucun paiement fait à l'assuré ne sera libératoire tant que les créanciers privilégiés n'auront pas été désintéressés ».

[109](#) Les professeurs Leveneur et Lambert-Faivre soulignent ainsi « la dualité de l'action directe, dont le *fondement* naît du *droit à réparation de la victime*, mais dont l'*exercice* est limité par le *contrat d'assurance de responsabilité* » (L. Leveneur et Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 15^e éd., Précis Dalloz, 2025, n° 771).

[110](#) Civ1. 7 novembre 2000, pourvoi n° 97-22582. Voir aussi, Civ3. 15 mai 2002, pourvoi n° 00-18541, publié ; Civ2. 27 avril 2017, pourvoi n° 16-15525, publié.

[111](#) Voir antérieurement : Civ. 13 décembre 1938, DP 1939, I, p.33 ; également : Civ1. 28 octobre 1991, pourvoi n° 88-15014.

[112](#) Selon Louis Josserand (note sous Cass. civ. 11 juillet 1932, DP. 1933, 1, 5) : l'action directe est une « action qui est douée d'une vie propre et qui ne se confond nullement avec l'action qui appartient à l'assuré contre son contractant . (...) cette indépendance existe par définition même et constitue la raison d'être de l'action directe. (...) l'action directe vient doubler l'action en responsabilité, mais sans lui être subordonnée ; elle vit d'une vie distincte ; la réalisation d'une assurance est autre chose que la mise en œuvre d'une responsabilité, et la chaîne procédurale que l'on voudrait établir entre elles serait purement arbitraire, puisqu'elle ne trouve pas sa justification dans la loi ».

[113](#) L'action directe contre l'assureur de responsabilité suppose que le demandeur soit, à titre personnel ou par subrogation, créancier de l'assuré responsable : si l'assuré ne doit rien à la victime, celle-ci n'a pas d'action directe contre l'assureur. Ainsi, s'il n'existe aucune dette de l'assuré envers la victime, parce que sa responsabilité n'a pas été retenue, ou bien si cette dette s'est éteinte avant que la victime exerce l'action directe, car elle a déjà été indemnisée par l'assuré responsable, l'action directe n'est logiquement plus admissible.

[114](#) Civ.2, 3 mai 2018, pourvois n° 16-24099 et 16-25476, publié ; également, Civ3. 24 octobre 2007, pourvoi n° 06-17295.

[115](#) Civ. 28 mars 1939, DP. 1939, I, 68, note M. Picard ; et jurisprudence constante (voir par exemple : Civ1. 9 mai 1996, pourvoi n° 94-14560 ; Civ2. 13 mai 2004, pourvoi n° 03-13126, publié ; Civ3. 14 septembre 2023, pourvoi n° 22-21493, publié ; Civ3. 9 octobre 2025, pourvoi n° 24-10405).

[116](#) C. Caillé, Rép. droit civil, V° Assurance de dommages, Dalloz, 2013, n° 253 ; le " principe du calquage " est aussi évoqué par les auteurs du *Traité de droit des assurances*, T.5. *Les assurances de dommages* (J. Bigot, J. Kullmann, L. Mayaux, éd. LGDJ, 2017), n° 1746 et 1748.

Il s'agit ainsi du délai d'action de la victime contre le responsable (droit commun ou droit spécial), le délai biennal du droit des assurances étant propre aux rapports entre l'assureur et l'assuré.

[117](#) Voir L. Bloch, JCl. Responsabilité civile et Assurances, Fasc. 511-20 : Assurances terrestres. - Assurances de dommages. - Règles particulières à l'assurance de responsabilité. - La mise en œuvre de l'assurance de responsabilité civile, § 83 : " *Cet alignement de l'action directe sur l'action en responsabilité dont dispose la victime contre l'assuré implique qu'elle aura le même point de départ dans les deux actions*

et les mêmes causes de report de départ ou de suspension (C. civ., art. 2233 à 2239) et d'interruption (C. civ., art. 2240 à 2246) qu'en droit commun ».

¹¹⁸ Voir notamment, Civ3.16 novembre 2022, pourvois n° 21.17266 et 20-20606, refusant d'appliquer les causes d'interruption tirées de l'article L. 114-1 du code des assurances puisque la victime agissait contre l'assureur sur le fondement de son droit à réparation, soumis au délai de prescription décennal.

¹¹⁹ S. Choisez, « L'action directe en droit des assurances ; entre simplicité et subtilité », RGDA. 2024, n° 5, p. 5.

¹²⁰ Civ1. 11 mars 1986, pourvoi n° 84-14.979.

¹²¹ Les demandeurs, en l'espèce, soulignent les fondements de cette règle jurisprudentielle (Observations sur l'avis 1015, p. 4) :

« Dans la mesure où l'assuré est en droit de solliciter la garantie de son assureur de responsabilité, le tiers lésé, principal intéressé à la mobilisation du contrat d'assurance, peut également exercer l'action directe pour en solliciter le bénéfice auprès de l'assureur.

La règle se justifie d'autant plus dans le domaine des assurances de responsabilité que l'assureur a, en principe, l'interdiction de payer à une personne autre que le tiers lésé le montant de l'indemnité (article L. 124-3 alinéa 2 du code des assurances). »

¹²² Voir par exemple : Civ1. 29 octobre 2002, pourvoi n° 99-19742 ; Civ1. 13 novembre 2002, pourvoi n° 99-14865 ; Civ1. 11 juin 2003, pourvoi n° 99-20574 ; Civ3. 26 novembre 2003, pourvoi n° 01-11.245 ; Civ1. 24 février 2004, pourvoi n° 01-14491 ; Civ3. 17 mars 2004, pourvoi n° 00-22522 ; Civ2. 28 février 2013, pourvoi n° 11-27907 ; Civ3. 15 mai 2013, pourvoi n° 12-18027 ; Civ3. 16 novembre 2022 précité ; Civ3. 4 mars 2021, n° 19-23415 ; Civ2. 10 novembre 2021, pourvoi n° 20-15732, publié.

Etant précisé qu'il ne s'agit pas d'additionner les deux délais, mais de permettre seulement à la victime d'agir sous deux ans après l'assignation de l'assuré : Civ3. 14 septembre 2023, pourvoi n° 22-21493 (cassant l'arrêt ayant retenu un délai de douze ans à compter de la réception des travaux, cumulant le délai décennal au délai biennal).

¹²³ Bigot, Kullmann, Mayaux, *Traité de droit des assurances*, op.cit., n° 1747 :

« Ce recours de l'assuré étant possible pendant deux années à compter de l'action en responsabilité, il faut que celle-ci ait été intentée dans les deux années maximum précédant la date de prescription de l'action en responsabilité. En revanche, si cette dernière action a été lancée, par exemple, trois ans avant la prescription, la prescription biennale de l'action de l'assuré contre son assureur a pris fin deux ans plus tard, c'est-à-dire un an avant l'expiration de la prescription de l'action en responsabilité : on ne se trouve pas dans la situation où l'assureur est encore exposé à l'action de son assuré « au-delà » de l'expiration de la prescription de l'action en responsabilité. La règle de la prolongation du délai pour l'action directe ne trouve pas application ».

¹²⁴ *Traité de droit des assurances*, op.cit., n° 1747.

¹²⁵ Civ2. 13 septembre 2007, pourvoi n° 06-16.868 ; Civ2. 11 juin 2009, pourvoi n° 08-13.478 ; Civ2.10 février 2011, pourvois n° 10-14.581 et 10-14.148 ; Civ3.12 avril 2018, pourvoi n° 17-14.858.

¹²⁶ Bigot, Kullmann, Mayaux, *Traité de droit des assurances*, op.cit., n° 1744 ; M. Chagny et L. Perdrix, *Droit des assurances*, 4^e éd. LGDJ, 2018, n° 754 et suiv.

Voir aussi L. Leveneur, Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 15^e éd., Précis Dalloz, 2025, n° 782, qui soulignent que par le principe de l'identité des délais, « la haute juridiction a voulu que la garantie de l'assureur envers la victime soit maintenue aussi longtemps que la victime peut exercer son action en responsabilité ».

[127](#) D'autres règles pourraient encore être évoquées, à nouveau favorables aux victimes, relatives à la situation d'ouverture d'une procédure collective à l'encontre de l'assuré, ou encore à l'hypothèse dans laquelle l'assureur viendrait à verser l'indemnité entre les mains de l'assuré ou d'un tiers : dans le premier cas la créance de la victime contre l'assureur n'a pas être soumise à la procédure de vérification des créances qui concerne l'assuré (ch. Mixte 15 juin 1979, Bull. mixte n° 1 et 2) ; dans le second cas, le paiement effectué n'est pas libératoire (voir notamment, Civ1. 7 janvier 1982, Bull. I, n° 5).

[128](#) Civ2. 17 février 2005, pourvoi n° 03-16590, publié.

[129](#) Civ3. 7 juin 2005, pourvoi n° 04-16814 ; Civ3.18 décembre 2012, pourvois n° 12-10103, 11-27397 et 12-11581 ; Civ2. 7 février 2013, pourvoi n° 12-12875 ; Civ3. 15 mai 2013, pourvoi n° 12-18027, publié.

Un arrêt rendu en 2010 par la troisième chambre civile semble toutefois s'écarter de cette jurisprudence : Civ3. 15 décembre 2010, pourvoi n° 09-17119.

[130](#) On peut préciser qu'une loi du 8 juillet 1983 a autorisé l'assureur à être présent au procès pénal, dans certains cas seulement (homicides et blessures involontaires) et pour une intervention limitée (présenter des exceptions tenant à la garantie d'assurance).

[131](#) Pas d'effet de l'acte interruptif de prescription de l'action de la victime contre l'assureur à l'égard du cours de la prescription de l'action de la victime contre l'assuré : Civ1. 28 octobre 1991, pourvoi n° 88-15014, publié ; Civ3. 23 février 2000, pourvoi n° 98-18340.

[132](#) L. Leveneur, Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances*, 15^e éd. Précis Dalloz, 2025, n° 782 ; M. Chagny et L. Perdrix, *Droit des assurances*, 4^e éd. LGDJ, 2018, n° 754 et suiv..

[133](#) Bigot, Kulmann, Mayaux, *Traité de droit des assurances*, op.cit., n° 1750.

[134](#) L. Bloch, art.cit. (JCl. Responsabilité civile et Assurances, Fasc. 511-20) , § 49.

[135](#) H. Groutel, « Prescription de l'action directe », RCA. 2013, comm. 101 sous Civ. 3e, 18 déc. 2012 n° 12-10.103, 11-27.397 et 12-11.581.

Voir aussi, P. Dessuet, « L'exercice de l'action directe n'entre pas dans le champ d'application de la prescription biennale du code des Assurances mais l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur », RDI. 2005, p.89, comm. sous Civ. 2e, 17 févr. 2005 n° 03-16.590 : « *La deuxième Chambre civile appliqua alors à la lettre l'article 2244 du code civil et considéra que la prescription de l'action directe n'avait par conséquent pas été interrompue à l'égard de l'assureur, par l'action dirigée contre son assuré le constructeur responsable.* » ;

Egalement, L. Karila (avocat), « La prescription de l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable n'est pas interrompue par l'action judiciaire introduite contre ledit responsable », RDI. 2013, p.484, sous Civ. 3e, 15 mai 2013, n° 12-18-027.

[136](#) Voir J-P. Karila (avocat) : « Cette solution fait une lecture rigoureuse mais justifiée de l'article 2244 du Code civil visé par l'arrêt » (comm. sous Civ. 2e, 17 févr. 2005 n° 03-16.590, Assurance construction, RGDA. 2005, p. 433) .

[137](#) Voir notamment, L. Karila, art. cit. (RDI. 2013, p.484, sous Civ. 3e, 15 mai 2013, n° 12-18-027) : « *Nous attendons donc que la Cour de cassation confirme - comme il nous paraît opportun - la règle confirmée par l'arrêt du 15 mai 2013, en faisant application des articles combinés L. 124-3 et L. 114-1 du code des assurances et de l'article 2241 du code civil.* ».

[138](#) P. Dessuet, précité (RDI. 2005, p.89, comm. sous Civ. 2e, 17 févr. 2005 n° 03-16.590).

[139](#) Civ2. 7 février 2013, précité.

[140](#) Voir les arrêts précités : Civ3. 24 octobre 2007, pourvoi n° 06-17.295 ; Civ.2, 3 mai 2018, pourvois n° 16-24099 et 16-25476, publié.

[141](#) Dans le pourvoi n° 06-17295 (Civ3. 24 octobre 2007), l'avis de l'avocat général Guérin est éclairant. Après avoir rappelé le débat sur la nature et l'autonomie de l'action directe, il observe :

« Sauf à restreindre la portée du revirement [Civ1. 7 nov. 2000], l'action directe ne peut être dépendante de l'action en responsabilité. Si l'action directe peut être intentée sans mise en cause de l'assuré, c'est que la présence de ce dernier est indifférente à la décision sur l'action directe. La présente affaire est particulièrement topique. (...)

Albingia, assureur subrogé dans les droits de la SCI victime, a assigné l'assuré, M. [S], et son assureur, les Lloyds, le 19 janvier 2001, plus de dix ans après la réception. La prescription n'ayant pas été interrompue à l'égard de M. [S], l'action était prescrite à son égard. Mais elle avait été interrompue à l'égard de son assureur par l'assignation du 27 décembre 1997.

Si Albingia avait assigné au fond les Lloyds seuls son action aurait été recevable, non prescrite, et ce alors que l'assuré ne pouvait plus utilement être appelé en la cause pour que sa responsabilité soit établie.

Est-ce que, du seul fait de l'assignation délivrée à l'assuré après prescription, l'action directe serait elle-même prescrite ? Alors que cette assignation peut avoir été délivrée par un tiers, voire par son propre assureur qui aurait intérêt à son intervention.

J'estime qu'il faut, dans la suite du revirement de jurisprudence, considérer que les deux actions, l'action directe et l'action en responsabilité, sont indépendantes et donc que la prescription de la seconde n'affecte pas la première.

Etant précisé qu'il s'agit, bien sûr, de l'action elle-même, et non de la responsabilité de l'assuré qui reste le fondement de l'action directe et qui doit pouvoir être caractérisée. »

[142](#) Civ3. 19 septembre 2019, pourvoi n° 18-15833. Voir aussi, Civ2. 13 septembre 2018, pourvoi n° 17-20966, publié ; Civ3. 21 mars 2019, pourvoi n° 17-28021, publié ; Civ3. 25 mai 2022, pourvoi n° 19-20563 (« *pour interrompre le délai de prescription ou de forclusion, la demande en justice doit émaner de celui dont le droit est menacé de prescription et être adressée à la personne en faveur de laquelle court la prescription* »).

[143](#) Civ3. 4 mars 2021, pourvoi n° 19-23415.

[144](#) Voir notamment les explications de M. le conseiller Croze dans son rapport sur le pourvoi n° 03-16590 (Civ2. 17 février 2005, précité) - nous soulignons :

« La prescription biennale prévue par l'article L. 114-1 du Code des assurances n'est pas applicable à l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable. En effet, elle correspond à la mise en œuvre d'un droit propre de la victime issu de son droit à réparation, et non à l'utilisation par la victime du droit de l'assuré contre l'assureur, droit soumis à la prescription biennale (Cass. 1^{re} civ., 22 juillet 1986, n° 85-10.255, RGAT 1986, p. 595, note R. Bout).

En principe donc, l'action directe est soumise à la prescription de droit commun. Plus exactement, elle doit être calquée sur le délai de prescription applicable à l'action en responsabilité civile de la victime contre l'auteur du dommage. C'est ce qu'a jugé la Cour de Cassation dans un arrêt de principe du 28 mars 1939 (Cass. civ., 28 mars 1939, RGAT 1939, p. 286, solution répétée par la suite à plusieurs reprises ; récemment, Cass. 1^{re} civ. et assur. 1996, comm., n°289, au visa de l'article L. 124-3 du Code des assurances : "l'action directe de la victime contre l'assureur de responsabilité de responsabilité, instituée par ce texte, trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice et se prescrit, dès

lors par le même délai que l'action de la victime contre le responsable") ; C1 10.05.2000 B. n° 34, RCA 2000 n°282.

A suivre cette règle, l'action directe contre l'assureur pourrait être exercée tant que le délai de prescription de l'action de la victime contre l'assuré ne serait pas lui-même écarté. Mais dès que l'action en responsabilité serait prescrite, l'action directe le serait également.

Aucun problème de prescription ne se pose si la victime a assigné, d'une part, l'assuré pour sa responsabilité, et d'autre part, l'assureur en vertu de l'action directe, avant l'expiration de la période de prescription de son action en responsabilité contre l'assuré. Mais la jurisprudence confrontée à des cas d'espèce qui en montraient la rigueur, a modifié la règle en faveur de la victime .

En effet, à compter du jour où celle-ci a assigné le responsable assuré, un nouveau délai, biennal celui-ci, commence à courir pour l'engagement de l'action de l'assuré contre l'assureur (action dérivant du contrat d'assurance au sens de C. assur., L.114-1).

En conséquence, il peut arriver que l'action en responsabilité soit lancée par la victime contre le responsable juste avant l'expiration de la prescription applicable (dix ans à compter du dommage, en matière délictuelle, réparation de désordres de nature décennale, par exemple).

L'assuré peut alors recourir contre son assureur dans les deux ans à compter de cette assignation... ce qui peut être fait, même si le délai de prescription de l'action en responsabilité est déjà écoulé (dans l'exemple pris : action en responsabilité au bout de neuf années, et action de l'assuré contre son assureur au bout de onze années). L'assureur est incontestablement tenu envers son assuré, car il a été assigné dans les deux ans suivant la réclamation du tiers lésé.

Si dans de telles conditions, l'assuré peut assigner l'assureur après l'expiration du délai de la prescription de l'action en responsabilité, pourquoi la victime ne pourrait-elle pas exercer l'action directe de la même manière ? Le calquage de la prescription de l'action directe sur la prescription de l'action en responsabilité n'apparaît plus satisfaisant .

La Cour de Cassation l'a donc abandonné en admettant que la victime puisse assigner cet assureur : "Si l'action de la victime d'un accident contre l'assureur de responsabilité trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice, et se prescrit en principe par le même délai que l'action de la victime contre le responsable, elle peut cependant être exercée contre l'assureur tant que celui-ci est exposé au recours de son assuré" (Cass. 1re civ., 11 mars 1986, no 84-14.979, RGAT 1986, p. 354, note J. Bigot, D. 1987, som., p. 183, obs. C.-J. Berr et H. Groutel).

Cette technique de prolongation de la prescription de l'action directe de la victime est aujourd'hui acquise , au visa de l'article L. 124-3 du Code des assurances pour la première chambre civile, et, en sus, de l'article 2244 du Code civil pour la troisième chambre civile (voir Cass. 3e civ., 22 juillet 1987, no 86-11.724, RGAT 1988, p. 358, note R. BOUT ; D. 1988, som., p. 151, obs. H. Groutel et la critique du visa de l'article 2244 du Code civil par cet auteur ; Cass. 1re civ., 16 février 1988, no 86-10.918, RGAT 1988, p. 358, note R. BOUT, D. 1989, som., p. 245, obs. H. Groutel ; Cass. 1re CIV., 7 octobre 1992, no 90-12. 629, Resp. civ. et assur. 1992, comm., no 467 ; civ. 1re 17.02.1993, B. 74 ; civ. 3ème 26.11.2003 no 01-11245, D. 01.04.2004 note Groutel ; C. 3ème 14.03.2004, RGDA 2004 p. 456 A. d'Hauteville).

Plus précisément encore, la Cour de cassation a nuancé sa solution dans les termes suivants : "l'action directe de la victime contre l'assureur de responsabilité, qui trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice, se prescrit par le même délai que son action contre le responsable et ne peut être exercée contre l'assureur, au-delà de ce délai, que tant que celui-ci reste exposé au recours de son assuré" (Cass. 1re civ., 13 février 1996, B. 76, RGDA 1996, p. 380, note A. d'Hauteville ; voir Sargos P. La doctrine jurisprudentielle de la Cour de Cassation relative à la prescription en droit des assurances, RGDA 1996, p. 555 ; voir encore Cass. 1re civ., 18.02.1997 no 95-10586, 29.10.2002, no 99-19.742, RGDA 2003, p. 63, note M. Bruschi ; Cass. 1re civ. 13 novembre 2002, no 99-14.865, Resp. civ. et assur. 2003, comm. no 21, note Groutel ; 11.06.2003 no 99-20574 RGDA 2003 p. 694 note Bruschi ; civ. 2ème 30.06.2004, no 03-30143 ; Civ. 3ème 26.11.2003 no 01-11245 ; Civ. 1ère 24.02.2004 no 0114491.

Or la prescription biennale de l'action de l'assuré contre son assureur court à compter de l'assignation en responsabilité. Pour que l'assureur soit encore exposé au recours de son assuré "au-delà de ce délai", il faut donc que l'action de la victime soit intentée contre le responsable dans les deux dernières années de la prescription de cette action en responsabilité . Si cette action a été engagée plus tôt, on reste dans le cadre du principe : la prescription de l'action directe est celle de l'action en responsabilité (voir sous Cass. 1re civ., 9 mai 1996, no 94-14.560, RGDA 1996, p. 705 et sous Cass. 1re civ., 18 février 1997, no 94-18.017, RGDA 1997, p. 550, note J. Kullmann) ».

[145](#) Observations sur l'avis 1015, p. 4.

[146](#) L. Leveneur, Y. Lambert-Faivre, *Droit des assurances* , 15^e éd. Précis Dalloz, 2025, n° 782.

[147](#) Ou des ayants droit du pilote décédé.

[148](#) Voir *supra* , V.1.3.2.A.

Techniquement, la qualification pourrait être discutée au regard des notions et définitions retenues par le code de procédure civile (not. art. 53 CPC), mais la jurisprudence est en ce sens, retenant une acception large de la 'demande en justice' dans le contexte particulier de l'interruption de la prescription, dans lequel on recherche avant tout la traduction procédurale (quelconque) d'une volonté de ne pas laisser dépérir son droit.

[149](#) Voir aussi, sur ce point, les enquêtes et expertises menées par le BEA et l'expert judiciaire, qui évoquent ce type de cause potentielle pour l'accident aérien subi par la jeune passagère en l'espèce (cf. ordonnance de non-lieu du 22 novembre 2017).

[150](#) L. Peyrefitte (act. par F. Letacq), JCl. Transport, Fasc. 905 (2018) : Transport aérien. – Généralités, § 157.

[151](#) Civ1. 20 mai 2010, pourvoi n° 09-65835. A moins que l'aéronef soit loué par le pilote. Voir L. Peyrefitte (act. par F. Letacq), JCl. Transport, précité, § 159 ; également, J-P. Tosi, *La responsabilité aérienne* , éd. Librairies techniques, 1978, n° 605.

[152](#) L. Peyrefitte (act. par F. Letacq), JCl. Transport, précité , § 160.

[153](#) L. Peyrefitte (act. par F. Letacq), JCl. Transport, précité, § 167 - les auteurs citent plusieurs arrêts de la Cour de cassation et de cours d'appel à l'appui de cette affirmation.

[154](#) Voir Civ1. 19 septembre 1981, RFD aérien 1982, p. 87 ; CA. Toulouse 9 juillet 1980, RFD aérien 1980, p. 383.

[155](#) Civ1. 5 juillet 1989, pourvoi n° 87-17508, publié.

[156](#) Voir Civ1. 27 février 2007, pourvoi n° 03-16683, publié :

« Mais attendu, n'étant pas contesté que M. [D] n'agissait pas en qualité de préposé de l'aéroclub, que la cour d'appel qui, par motifs tant propres qu'adoptés, a relevé que la responsabilité de l'aéroclub ne pouvait être recherchée sur le fondement de l'article 1384 du code civil qu'en sa qualité de gardien de la structure de l'appareil et qu'il ressortait de l'enquête de gendarmerie que celui-ci était en parfait état de vol à son décollage de [Localité 3] en a justement déduit, sans encourir les griefs du moyen, que la responsabilité de cet organisme ne pouvait être retenue sur ce fondement . »

[157](#) Voir Civ1. 27 février 2007, précité ; Civ1. 20 mai 2010, pourvoi n° 09-65835.

[158](#) Voir l'ordonnance de non-lieu du 22 novembre 2017 et en particulier sa conclusion.

[159](#) § 5.3.2 et 6.4.2 de l'annexe à l'arrêté du 17 février 2005 relatif aux conditions d'utilisation des ULM.

[160](#) Règlement (UE) n° 965/2012, point NCO.GEN.105.

[161](#) Annexe 4 du règlement précité, point CAT.OP.MPA.155.

[162](#) Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, voir articles 4.1.1.2 et 4.1.5. 1. Environ 2500 avions et hélicoptères relèvent de cette réglementation en France.

[163](#) Règlement (UE) n° 965/2012, point NCO.OP.130.

[164](#) Règlement (UE) 2018/1139, article 3.

[165](#) En droit positif, les aéro-clubs doivent en tout état de cause vérifier les qualifications des pilotes à qui sont prêtés des aéronefs.

[166](#) Civ2. 12 décembre 2002, pourvoi n° 00-13.553 (défilé de majorettes).

[167](#) Voir par exemple, Civ2. 21 octobre 2004, pourvois n° 03-17910 et 03-18942 ; Civ2. 22 septembre 2005, pourvoi n° 04-14092 (rugby).

[168](#) Civ1. 16 mai 2006, pourvoi n° 03-12537, publié (hockey sur glace). Les juges du fond ont pu en déduire un manquement de l'association à son obligation contractuelle de sécurité à l'égard des membres du club.

[169](#) Civ2. 15 décembre 2011, pourvoi n° 10-27952 (circuit de moto-cross).

[170](#) Civ1. 25 novembre 2003, pourvoi n° 01-16291, publié (prêt d'un véhicule de remplacement, obligation d'informer l'emprunteur des garanties du contrat d'assurance du véhicule et de l'intérêt de souscrire éventuellement des garanties complémentaires).

[171](#) J-P. Tosi, op.cit., n° 605.

[172](#) Règlement (UE) n° 2018/1139, pt 1.3 de l'annexe V. Voir aussi le Règlement (UE) n° 965/2012, point NCO.GEN.105, précité.

[173](#) Comme la plupart des aéro-clubs en France.

[174](#) Adopté le 13 décembre 2011, avec une entrée en vigueur immédiate.