



INFORMATION relative au rapport du conseiller rapporteur

Le présent rapport a été établi par un magistrat de la Cour de cassation, désigné conseiller rapporteur, en vue d'instruire une affaire (le « pourvoi en cassation ») soumise à la Cour de cassation. Au vu de ce rapport et des autres documents de la procédure, et après en avoir délibéré dans une formation de jugement comportant plusieurs juges, la Cour de cassation a tranché l'affaire par un arrêt, également diffusé sur Judilibre. Ce rapport est un document de travail préparatoire établi, d'abord, à l'intention des magistrats du siège de la Cour appelés à trancher l'affaire. Ces magistrats sont des spécialistes de la question de droit examinée dans le rapport, qui n'a dès lors pas vocation à faire une présentation doctrinale de l'état du droit, mais à procéder à l'analyse de la procédure, des éléments de droit pertinents et des éventuels enjeux juridiques de l'affaire. Conformément au principe du contradictoire, ce document est également communiqué aux parties ou à leurs avocats, ainsi qu'à l'avocat général. Enfin, ce rapport fournit une analyse à l'issue de laquelle le conseiller rapporteur ne donne pas son avis, lequel est soumis au secret du délibéré. Le rapport est donc toujours complété par deux autres documents établis par le rapporteur à l'intention des autres magistrats de la formation de jugement : une note d'avis et le ou les projets d'arrêts qu'il a préparés. Ces documents ne sont pas accessibles sur Judilibre.

N° M2323953			
Décision attaquée : 26 octobre 2023 de la cour d'appel de Versailles			

M. [X] [M] C/ le groupement La Réunion aérienne	
rapporteur : Françoise Salomon, assistée de Marine Sciore, auditrice au SDER	RAPPORT

Plan du rapport

1. Rappel des faits et de la procédure

2. Exposé des moyens

2.1. Premier moyen

2.2. Second moyen

3. Identification des points de droit faisant difficulté à juger

4. Discussion citant les références de jurisprudence et de doctrine

4.1. L'inexistence ou la nullité du contrat de transport aérien a-t-elle des incidences sur le régime juridique de l'action en réparation ? (2^e branche du 1^{er} moyen, qui est préalable)

4.1.1. Le champ d'application de la Convention de Varsovie

4.1.1.1. Les textes applicables

4.1.1.2. L'extension du champ d'application de la convention de Varsovie par la jurisprudence

4.1.1.3. La position de la doctrine

4.1.2. Le régime de la Convention de Varsovie

4.1.2.1. L'incompétence matérielle des juridictions répressives

4.1.2.2. Une action enfermée dans un délai biennal

4.1.3. La présente affaire

4.2. L'interruption de la prescription en matière de transport aérien est-elle non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ? (1^{re} branche du 1^{er} moyen)

4.2.1. Le régime de l'interruption de la prescription

4.2.1.1. L'évolution des textes applicables

4.2.1.2. L'interruption de la prescription par une plainte avec constitution de partie civile

4.2.2. L'incidence de l'autonomie de l'action directe en droit des assurances

4.3. Un aéroclub a-t-il des obligations à l'égard des passagers prenant place dans un avion piloté par l'un de ses membres ? (2^e moyen)

5. Les options envisageables et leurs conséquences sur l'arrêt attaqué

1. RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Le 8 janvier 2012, [F] [M], âgée de 13 ans et demi, est décédée dans l'accident d'un avion appartenant à l'aéroclub [X] (l'aéroclub), piloté par [S] [A], membre de ce club, simultanément décédé. Le groupement La Réunion aérienne et spatiale (l'assureur) est l'assureur tant du pilote que de l'aéroclub.

Le 16 octobre 2013, le procureur de la République du tribunal de grande instance de Pontoise a requis l'ouverture d'une information judiciaire contre X et un juge d'instruction a été désigné. M. [X] [M] et Mme [Z] [M], parents de la mineure, se sont constitués partie civile le 23 décembre 2013, ainsi qu'ultérieurement leurs deux enfants, M. [T] et Mme [D] [M].

Une ordonnance de non-lieu a été rendue le 22 novembre 2017, l'information judiciaire n'ayant pas permis de définir avec certitude les causes et circonstances exactes de l'accident, ni de déterminer si une faute avait été commise.

Le 22 mars 2012, l'assureur a adressé une offre d'indemnisation aux consorts [M], lesquels l'ont refusée.

Le 24 septembre 2014, les époux [M] ont assigné en référé l'assureur, aux fins de désignation d'un médecin expert. L'expert a déposé ses rapports le 31 mai 2016.

Par actes des 24 et 27 février et du 1^{er} mars 2017, les époux [M] ont assigné en indemnisation l'aéroclub et l'assureur, en présence des caisses primaires d'assurance maladie (CPAM) du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis et de l'agent judiciaire de l'Etat. M. [T] [M] et Mme [D] [M] sont intervenus volontairement dans la procédure.

Par jugement du 3 décembre 2019, le tribunal de grande instance de Pontoise a, notamment, déclaré l'action des consorts [M] recevable, dit que l'aéroclub n'a commis aucune faute de nature à engager sa responsabilité et débouté les consorts [M], la CPAM du Val-d'Oise et l'agent judiciaire de l'Etat de leurs demandes.

Pour déclarer l'action des consorts [M] recevable, le tribunal a retenu que la victime, mineure non émancipée au moment de l'accident, n'avait pu valablement conclure un contrat de transport. Il en a déduit que la Convention de Varsovie n'était pas applicable au litige et fait application du délai de l'article 2226 du code civil.

Par jugement du 3 mars 2020, ce même tribunal a débouté les consorts [M] de leur requête en omission de statuer.

Par arrêt du 26 octobre 2023, la cour d'appel de Versailles a, en substance :

- dit qu'elle était valablement saisie de la demande de condamnation formée par les consorts [M] à l'encontre de la société d'assurance, en sa qualité d'assureur de [S] [A],
- infirmé le jugement du 3 décembre 2019 en ce qu'il a déclaré recevable l'action directe des consorts [M] à l'encontre de l'assureur de [S] [A],
- dit cette action irrecevable car prescrite,

- confirmé le jugement du 3 décembre 2019 en ce qu'il a dit que la responsabilité de l'aéroclub n'était pas engagée dans l'accident du 8 janvier 2012,
- confirmé les dispositions du jugement du 3 juin 2020 en ce qu'il a rejeté la demande d'omission de statuer des consorts [M].

La cour d'appel a considéré que la Convention de Varsovie était applicable au cas d'espèce et qu'en conséquence les consorts [M] auraient dû engager l'action en responsabilité du pilote avant le 8 janvier 2014. Elle a retenu que la plainte avec constitution de partie civile ayant donné lieu à une ordonnance de non-lieu n'avait pas valablement interrompu la prescription, conformément aux dispositions de l'article 2243 du code civil.

C'est la décision attaquée par un pourvoi des consorts [M], formé le 26 décembre 2023.

Procédure devant la Cour de cassation

Pourvoi	N° M2323953 Du 26 décembre 2023
Mémoire ampliatif	Déposé le 26 avril 2024 (article 700 CPC : 4 500 euros). □ Signification à une partie non constituée : l'agent judiciaire de l'Etat, la CPAM de Seine-Saint-Denis, la CPAM du Val-d'Oise et l'aéroclub [M] n'ont pas constitué avocat ; le mémoire ampliatif leur a été signifié respectivement les 2, 6, 7 et 14 mai 2024.
Mémoires en défense et pourvois incidents	- Mémoire en défense du groupement La Réunion aérienne : déposé le 26 juin 2024 (article 700 CPC : 4 500 euros).

La procédure semble régulière et l'affaire en état d'être jugée.

2. EXPOSÉ DES MOYENS

2.1. Premier moyen

Les consorts [M] font grief à l'arrêt de dire que leur action directe à l'encontre du groupement La Réunion Aérienne et Spatiale, en sa qualité d'assureur de responsabilité civile du pilote, est 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, [F] [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. »

2.2. Second moyen

Les consorts [M] font grief à l'arrêt de dire que l'aéroclub [X] 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 [X] avait commis une faute en ne vérifiant pas avant l'embarquement si Mme [F] [M], âgée de 13 ans, disposait ou non d'une autorisation parentale pour réaliser un vol à bord d'un avion appartenant à l'aéroclub ; 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'aéroclub signé par le pilote, sans rechercher si, indépendamment des dispositions du règlement intérieur, l'abstention imputable à l'aéroclub 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 . »

3. IDENTIFICATION DES POINTS DE DROIT FAISANT DIFFICULTÉ A JUGER

L'inexistence ou la nullité du contrat de transport aérien a-t-elle des incidences sur le régime juridique de l'action en réparation ?

L'interruption de la prescription en matière de transport aérien est-elle non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ?

Un aéroclub doit-il contrôler les passagers prenant place dans un avion piloté par l'un de ses membres ?

4.DISCUSION CITANT LES RÉFÉRENCES DE JURISPRUDENCE ET DE DOCTRINE

4.1. L'inexistence ou la nullité du contrat de transport aérien a-t-elle des incidences sur le régime juridique de l'action en réparation ? (2^e branche du 1^{er} moyen, qui est préalable)

Le délai de prescription de l'action en réparation dirigée contre l'assureur du pilote dépend du fondement de cette action : il est biennal si la Convention de Varsovie est applicable et, dans l'hypothèse contraire, de dix années, conformément à l'article 2226 du code civil.

Alors que les premiers juges ont écarté l'application de cette Convention au litige, au regard de l'incapacité juridique de la mineure victime, la cour d'appel a considéré que la question de la nullité du contrat de transport était sans incidence sur le régime juridique applicable.

L'article L. 6400-1 du code des transports définit le transport aérien : il consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier. Cette définition se limite à l'opération de transport aérien et ne prend pas en compte le caractère contractuel ou non de cette opération .

La responsabilité du transporteur aérien n'est pas soumise aux règles de droit commun de la responsabilité civile.

4.1.1. Le champ d'application de la Convention de Varsovie

4.1.1.1. Les textes applicables

La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 , dite Convention de Varsovie , prévoit en son article premier qu'elle s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public ainsi qu'aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

Aux termes de son article 17, le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Il résulte de l'article 24 que toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par cette Convention.

Si cette Convention renvoie aux lois nationales sur certains points (art. 22 et 28) notamment procéduraux, tel n'est pas le cas en ce qui concerne le principe de la responsabilité « à quelque titre que ce soit » (art. 24).

La Convention « *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 .* » ¹

Alors que la Convention de Varsovie ne mentionne que le transport à titre gratuit effectué par une entreprise de transport aérien, la loi n° 57-259 du 2 mars 1957 a étendu l'applicabilité de la Convention aux transports internes .

Considérant que les limites de la responsabilité fixées par la Convention de Varsovie sont trop basses , l'article 3 du règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident prévoit que la responsabilité d'un transporteur aérien de la Communauté pour un dommage subi, en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle, par un voyageur à l'occasion d'un accident ne peut faire l'objet d'aucune limite pécuniaire, même si celle-ci est fixée par voie législative, conventionnelle ou contractuelle. Après la signature, le 28 mai 1999, de la Convention de Montréal , ce règlement a été modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 , qui étend l'application des dispositions de la Convention de Montréal aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul Etat membre (art. 1) et prévoit que la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de cette Convention relatives à cette responsabilité (art. 3). Les deux règlements définissent la personne ayant droit à indemnisation comme étant le voyageur ou toute personne pouvant prétendre à réparation au titre dudit voyageur conformément au droit applicable.

Selon l'article L. 6421-4 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à celle issue de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, applicable au litige, « *la responsabilité du transporteur aérien [non titulaire d'une licence d'exploitation] 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.* »

Le deuxième alinéa du texte ajoute 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, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.* »

Son troisième alinéa précise, enfin, 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.* » ²

4.1.1.2. L'extension du champ d'application de la Convention de Varsovie par la jurisprudence

La Cour de cassation juge de manière constante que la Convention de Varsovie est applicable aux promenades aériennes, fussent-elles effectuées par un particulier et à titre gratuit ³. Sont donc soumis à cette Convention, par l'effet de l'article L. 6421-4 du code des transports, tous les transporteurs (autres que ceux titulaires d'une licence d'exploitation délivrée en application du règlement (CE) n° 889/2002 visés par l'article L. 6421-3 du même code), en ce compris les transporteurs personnes physiques occasionnels, qui pilotent les petits avions de tourisme à bord desquels prennent place, sans payer, les membres de leur entourage proche.

Le caractère exclusif de l'application de cette Convention en cas de décès ou de lésion corporelle résultant d'un accident aérien, qui résulte de la lettre même des articles 17 et 24 de la Convention de Varsovie et de l'article L. 6421-4 du code des transports, est consacré par la jurisprudence ⁴. Selon la jurisprudence constante de la Cour, la responsabilité du transporteur aérien de personnes est régie par les seules dispositions de la Convention de Varsovie, peu important que le fondement de la demande soit contractuel ⁵ ou extra-

contractuel ⁶. La jurisprudence a également écarté l'application de l'article 1384, alinéa 1^{er}, devenu 1242 du code civil à l'égard du pilote, y compris pour les vols gratuits ⁷. Les arrêts font le plus souvent référence au « transport aérien », sans autre précision quant à sa nature juridique.

Toutefois, le déplacement doit être le but de l'opération de transport et non l'accessoire d'une autre opération ⁸. Ainsi, ne rentre pas dans le champ d'application de la Convention de Varsovie le vol effectué en qualité de passager par un sapeur-pompier professionnel, à bord d'un appareil de l'association piloté par l'un de ses membres, effectué à la demande et pour le compte du service départemental d'incendie et de secours du département, en vue de l'accomplissement d'une mission de reconnaissance de feux de forêts ⁹. La qualification d'opération de transport aérien est également écartée s'agissant d'une initiation à une activité physique et sportive ¹⁰.

Prenant en considération l'objectif d'uniformisation des règles régissant les réclamations liées au transport aérien international de la Convention de Varsovie, la jurisprudence des pays de *Common Law* retient également le caractère exclusif de cette Convention ¹¹.

En revanche, le Tribunal fédéral suisse a affirmé ¹² que la loi fédérale, tout comme la Convention de Varsovie, ne s'appliquait qu'à condition qu'un contrat de transport aérien ait été conclu et que le transport était effectué contre rémunération s'il n'était pas assuré par un transporteur aérien. Il s'agissait d'une affaire opposant la société ayant organisé un vol de montgolfière aux ayants droit des victimes d'un accident mortel survenu après l'atterrissage.

4.1.1.3. La position de la doctrine

La doctrine considère majoritairement qu'un contrat de transport lie le passager au transporteur aérien, sans opérer de distinction selon la qualité du transporteur ou le caractère onéreux ou gratuit de l'opération.

Ainsi, pour L. Peyrefitte ¹³ : « *Toute personne physique a vocation à acquérir la qualité de passager aérien. Pour ce faire, il lui suffit de conclure un contrat de transport aérien de personnes. Normalement il s'agit même d'un contrat de transport à titre onéreux. Cependant, la personne transportée bénévolement par aéronef bénéficie souvent d'un statut qui est proche de celui du véritable passager aérien (V. JCI. Transport, Fasc. 905). En droit interne français, l'opération peut en effet s'analyser en un contrat de transport à titre gratuit puisque la personne est montée à bord de l'appareil avec le consentement de l'exploitant de l'aéronef.* ».

Selon cet auteur ¹⁴, « *Le contrat de transport aérien de passager est, comme la plupart des contrats, un contrat consensuel. [...] 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.* »

La doctrine pointe de manière unanime le caractère exclusif - voire impératif - de l'application de la Convention de Varsovie. Elle s'accorde en toute hypothèse à considérer que la controverse tenant à la qualification contractuelle du transport gratuit est dépourvue d'intérêt pratique quand il s'agit de déterminer le régime de responsabilité applicable.

Pour L. Peyrefitte, « *la loi du 2 mars 1957, a fait remarquer le doyen Chauveau qui en est l'auteur, n'a pas eu pour but de fixer le statut d'un contrat particulier mais de régler en fonction des risques de l'air les conséquences dommageables d'un déplacement effectué par voie aérienne, quel que soit le cadre juridique dans lequel cette opération se réalise.* » [15](#)

Selon le même auteur, « *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".* » [16](#)

4.1.2. Le régime de la Convention de Varsovie

4.1.2.1. L'incompétence matérielle des juridictions répressives

Si, en application des articles 3 et 4 du code de procédure pénale, la victime d'une infraction peut choisir d'exercer l'action civile en même temps que l'action publique et devant la même juridiction ou devant une juridiction civile, séparément de l'action publique, la voie pénale lui est exceptionnellement fermée dans certaines hypothèses, qu'elles soient d'origine légale (ainsi, le régime spécifique d'indemnisation des victimes d'actes de terrorisme dissocie l'action en réparation du dommage portée devant la juridiction civile, de l'action civile ayant pour objet de mettre en mouvement ou de soutenir l'action publique, portée devant la juridiction répressive [17](#)) ou jurisprudentielle.

Tel est notamment le cas en matière de transport aérien, selon une jurisprudence constante [18](#), solution justifiée par les « *règles spéciales auxquelles [l'action en responsabilité contre le transporteur] est soumise en ce qui concerne notamment l'indemnisation du préjudice* » [19](#).

« *L'indemnisation de la victime n'est pas une condition essentielle à l'existence du droit d'action civile. Admettant les actions civiles sans demandes de dommages-intérêts [...], la Cour de cassation reconnaît justement à certaines personnes, "dans le seul intérêt de la manifestation de la vérité", la qualité de victime pénale à laquelle elles peuvent prétendre en application de l'article 2 [du code de procédure pénale] alors même que, leur octroyant une indemnisation forfaitaire, la loi leur interdit toute indemnisation par le juge. Tel est le cas d'un préjudice causé par une infraction constitutive d'un accident du travail à moins que l'accident ne soit imputable à une personne autre que l'employeur ou ses employés lorsque l'auteur de l'action est un ayant droit au sens de l'article L. 451-1 du code de la sécurité sociale, ou bien d'un accident de transport aérien, maritime ou international par route, ou encore d'un accident d'origine nucléaire.*

Il reste acquis que si la victime ne peut obtenir une indemnisation civile au cas de dommage résultant d'un accident du travail ou d'un accident de la route régi par la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957, une action civile sans demande de dommages intérêts demeure possible. La Cour de cassation maintient la dissociation qu'elle a consacrée entre la réparation civile, pour laquelle la loi interdit toute indemnisation devant le juge pénal, et la poursuite pénale, pour laquelle elle entend maintenir, au bénéfice de l'action

publique, un collaborateur extérieur en la personne de la victime non indemnisable par le juge répressif . » [20](#)

4.1.2.2. Une action enfermée dans un délai biennal

L'article 28 de la Convention de Varsovie prévoit que la procédure est régie par la loi du tribunal saisi. Selon son article 29, 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, le mode du calcul du délai étant déterminé par la loi du tribunal saisi.

Aux termes de l'article L. 6422-5 , devenu l'article L. 6422-4 , du code des 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. »

Si, dans de nombreux Etats signataires de la Convention de Varsovie, le délai de deux ans est un délai de rigueur [21](#), la Cour de cassation a admis qu'il pouvait être interrompu ou suspendu [22](#). Nous avons précisé 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 [23](#).

La Convention de Montréal n'a pas modifié ce délai, dont le point de départ n'est pas sujet à discussion et qui s'avère très bref, notamment au regard des expertises à effectuer pour déterminer la ou les causes de l'accident.

4.1.3. La présente affaire

Selon les demandeurs au pourvoi, la nullité voire l'inexistence d'un contrat de transport permettrait d'écarter l'application de la Convention de Varsovie.

Si les textes nationaux, communautaires ou internationaux font état à plusieurs reprises d'un contrat de transport mettant à la charge des transporteurs aériens une obligation d'information ainsi que diverses obligations en matière de retard ou d'annulation de vol, de pertes de bagages... [24](#), leurs dispositions relatives à l'indemnisation d'une victime d'un accident de transport aérien visent expressément « le voyageur » ou « le passager ».

La jurisprudence fait état des « passagers » ou « d'opération de transport aérien », la notion de contrat n'étant mobilisée que pour exclure la Convention de Varsovie au regard de l'objet du vol ou de la nature de la demande [25](#).

Cette question n'est pas davantage abordée par la doctrine, qui fait néanmoins état d'une responsabilité objective ou de plein droit en cas de lésion corporelle ou de mort consécutive à un accident aérien (cf. *supra* , 4.1.1.3.).

Si la formation décidait de suivre l'argumentation des demandeurs au pourvoi, la solution ne pourrait se limiter aux passagers mineurs et nécessiterait de s'assurer de la capacité juridique de chaque passager à conclure un contrat de transport aérien.

4.2. L'interruption de la prescription en matière de transport aérien est-elle non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ? (1^{re} branche du 1^{er} moyen)

4.2.1. Le régime de l'interruption de la prescription

4.2.1.1. L'évolution des textes applicables

La loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile a profondément modifié le régime de la prescription extinctive, la mesure la plus importante étant la réduction du délai de prescription de droit commun, désormais fixé à cinq ans.

L'interruption efface le délai de prescription acquis et fait courir un nouveau délai de même durée que l'ancien (art. 2231 du code civil).

Aux termes de l'article 2241 du code civil, « *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.* »

En matière de référé expertise, le délai pour agir n'est interrompu que pendant la durée de l'instance à laquelle la nomination de l'expert met fin [26](#). La loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 a institué une nouvelle cause de suspension de la prescription. Aux termes de l'article 2239 du code civil, dans sa rédaction issue de cette loi, la prescription est suspendue « *lorsque le juge fait droit à une demande de mesure d'instruction présentée avant tout procès. / Le délai de prescription recommence à courir, pour une durée qui ne peut être inférieure à six mois, à compter du jour où la mesure a été exécutée.* »

L'article 2242 du même code précise que l'interruption résultant de la demande en justice produit ses effets jusqu'à l'extinction de l'instance.

Selon les travaux parlementaires [27](#), « *cette précision ne figure pas actuellement dans le code civil. La jurisprudence constante montre que l'effet interruptif de la prescription résultant d'une demande en justice se prolonge jusqu'à ce que le litige trouve sa solution. L'auteur de la proposition a cependant souhaité lever toute incertitude sur la durée de l'interruption de la prescription.* »

La Cour de cassation a précisé que l'effet interruptif de la prescription subsiste jusqu'à la date à laquelle la décision ayant rejeté la demande est devenue définitive [28](#), y compris lorsqu'il s'agit d'une décision d'incompétence. [29](#)

Pour être interruptive, la demande en justice doit être adressée à celui que l'on veut empêcher de prescrire [30](#). L'interruption de la prescription ne produit pas d'effet *erga omnes* : seule une initiative du créancier de l'obligation peut interrompre la prescription et lui seul peut revendiquer l'effet interruptif de son action et en tirer profit [31](#).

La jurisprudence a toutefois apporté un tempérament en décidant que si, en principe, l'interruption de la prescription ne peut s'étendre d'une action à une autre, il en est autrement lorsque 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 [32](#). Cette jurisprudence est toutefois limitée aux seuls rapports directs entre le demandeur à l'action et le défendeur à l'action, compte tenu de l'absence d'effet *erga omnes* de l'interruption de la prescription.

Enfin, l'article 2243 du code civil prévoit que 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.

Ce texte n'a pas été substantiellement modifié par la loi du 17 juin 2008. Auparavant, l'article 2247 de ce code disposait que 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. La Cour de cassation jugeait que cette disposition était absolue et qu'elle ne comportait aucune distinction selon que la demande était rejetée par un moyen de fond ou par un moyen de forme ou par une fin de non-recevoir. [33](#)

Cette jurisprudence est maintenue sous l'empire des nouveaux textes :

- l'interruption de la prescription résultant de la demande en justice n'est non avenue que si le juge saisi de cette demande a constaté que le demandeur s'est désisté de sa demande ou a laissé périmer l'instance, ou s'il a définitivement rejeté cette demande [34](#) ;
- l'article 2243 ne distinguant pas selon que la demande est définitivement rejetée par un moyen de fond ou par une fin de non-recevoir, l'effet interruptif de prescription de la demande en justice est non avenue si celle-ci est déclarée irrecevable [35](#) ;
- et l'interruption n'est pas non avenue lorsque le désistement de l'action devant la juridiction incompétente est intervenu en raison de cette incompétence. [36](#)

Toutefois, dorénavant, la nullité de l'assignation résultant d'un vice de procédure entre dans le champ de l'article 2241 du code civil. Il en résulte que celui dont la demande est jugée irrecevable est privé de l'effet interruptif de prescription, tandis que celui dont la demande est portée devant un juge incompétent ou au moyen d'un acte nul, bénéficie de l'interruption du délai de prescription.

Il a, par ailleurs, été jugé 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 à l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. [37](#)

4.2.1.2. L'interruption de la prescription par une plainte avec constitution de partie civile

Une plainte avec constitution de partie civile, fût-ce contre personne non dénommée [38](#), interrompt la prescription de l'action civile, dès lors que la victime a ainsi manifesté sa volonté de mettre en jeu la responsabilité de l'auteur du dommage. Il appartient donc aux juges du fond de rechercher l'intention de la victime et de s'assurer que sa plainte laisse clairement apparaître son intention d'obtenir du juge pénal la réparation de son préjudice [39](#). Cette solution trouve également application lorsque la victime ne peut exercer que l'action vindicative devant le juge répressif [40](#).

Selon les dispositions de l'article 177 du code de procédure pénale, le juge d'instruction rend une ordonnance de non-lieu s'il estime que les faits ne constituent ni crime, ni délit, ni contravention, ou si l'auteur est resté inconnu, ou s'il n'existe pas de charges suffisantes contre la personne mise en examen.

La Cour de cassation déduit de ces dispositions que, lorsque la plainte avec constitution de partie civile a fait l'objet d'une décision définitive de refus d'informer, l'interruption de la prescription qu'elle avait entraînée doit être regardée comme non avenue ⁴¹. Elle ne distingue pas selon que l'ordonnance de non-lieu a été rendue pour un motif de fond ou en raison d'une fin de non-recevoir :

« Par application de l'article 2243 du code civil, lorsque l'action civile devant le juge pénal est déclarée prescrite, l'interruption de prescription résultant de la constitution de partie civile est non avenue. En conséquence, encourt la cassation l'arrêt qui déclare non prescrite l'action en responsabilité exercée devant le juge civil plus de cinq ans après les faits, au motif que la procédure pénale a interrompu la prescription . » ⁴²

Toutefois, en matière de transport aérien, compte tenu de l'incompétence matérielle des juridictions répressives pour connaître de l'action en réparation d'un accident aérien, la Chambre mixte a jugé, dans un arrêt certes ancien, que :

« Manque de base légale l'arrêt qui, pour refuser de considérer comme une cause d'interruption de la prescription la constitution de partie civile d'une partie devant le juge d'instruction, s'est fondé sur l'incompétence des juridictions répressives pour statuer sur l'action en responsabilité contre le transporteur par air, sans rechercher si, en raison notamment de ses termes, la plainte 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 été formée devant un juge incompetent . » ⁴³

L'arrêt, qui relève qu'une ordonnance de non-lieu était intervenue, a été rendu au visa, non pas de l'article 2247 , devenu 2243 du code civil ⁴⁴, mais de l'article 2246 , devenu 2241 du même code.

Cette solution a été approuvée par le professeur Perrot ⁴⁵.

« L'équité y trouve son compte ainsi que les textes eux-mêmes. Nul n'a jamais contesté la nécessité d'enfermer l'exercice des actions en responsabilité civile contre les transporteurs aériens dans des délais relativement brefs (R. Rodière, Droit des transports, 2^e éd., n° 671). Mais encore faut-il que cette brièveté, voulue par la Convention de Varsovie de 1929 et étendue aux "transports domestiques" par la loi du 2 mars 1957, ne devienne pas un piège pour la victime [...] . Lorsque la victime, usant de l'option qui lui est offert par l'art. 3 C. pr. pén., demande réparation à la juridiction répressive et que le juge d'instruction attend plus de deux ans pour décider qu'il n'y a pas lieu de poursuivre pénalement, il est tout de même paradoxal de répondre à cette même victime qu'il est désormais trop tard pour saisir la juridiction civile.

Cette temporisation n'est pas de son fait ; et si, en raison de l'ordonnance de non-lieu, la juridiction répressive est incompétente pour statuer sur les intérêts civils 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. L'art. 2246 C.civ., aux termes duquel la citation en justice interromp la prescription, même lorsqu'elle est donnée devant un juge incompetent, a précisément pour souci d'éviter que l'effet interruptif attaché à la demande ne 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. Tout se conjugue en pareil cas

pour qu'il soit fait application de l'art. 2246 C.civ. dont on remarquera le visa dans l'arrêt de la chambre mixte du 24 février 1978. »

S'agissant de l'action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur, dont l'indemnisation échappe également à la compétence matérielle des juridictions répressives, l'article L. 431-2 du code de la sécurité sociale comporte une disposition spécifique selon laquelle, 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. Dans cette matière, la chambre sociale a exclu l'application de l'article 2247 devenu l'article 2243 du code civil . [46](#)

4.2.2. L'incidence de l'autonomie de l'action directe en droit des assurances

L'action directe de la victime contre l'assureur de l'auteur du dommage est une création prétorienne, consacrée par la loi n° 2007-1774 du 17 décembre 2007. Cette loi a créé le premier alinéa de l'article L. 124-3 du code des assurances aux termes duquel « *le tiers lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable* ».

L'action directe de la victime est une action autonome qui procède du droit propre dont elle dispose contre l'assureur de responsabilité. Il en résulte que 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 de la victime exercée par voie de conclusions dans la même instance [47](#). La recevabilité de l'action directe contre l'assureur n'est subordonnée ni à l'appel en la cause de l'assuré par la victime [48](#), ni à la déclaration préalable du sinistre par la victime auprès de son propre assureur [49](#).

S'agissant des délais pour agir, la victime n'est pas soumise à la prescription biennale de l'article L. 114-1 du code des assurances, mais à celle du droit commun [50](#). Ce délai de droit commun est prolongé tant que l'assureur reste exposé au recours de son assuré [51](#).

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, n'étant pas subordonnée à la mise en cause de l'assuré, il en résulte que l'interruption ou la suspension de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action directe dirigée contre l'assureur :

« Violent les articles L. 114-1 et L. 124-3 du code des assurances et 2244 du code civil, la cour d'appel qui fait produire un effet interruptif, sur l'action directe dirigée par la victime contre l'assureur, aux actes qui ont interrompu l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré par cette même victime . » [52](#)

Selon le commentaire de l'arrêt du 17 février 2005 à la *Revue générale du droit des assurances* [53](#) :

« 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.

5. Il est acquis que le subrogé dans les droits de la victime dispose "des mêmes actions bénéficiant à celle-ci, de sorte que son action contre l'assureur du responsable est soumise à la prescription applicable à l'action directe de la victime" (Cass. civ 1^{re}, 4 février 2003, Bull. civ. I n° 30, RGAT 2003.344, note L. Mayaux, Rev. trim. dr. civ., 2003, p. 298, chron. J. Mestre et B. Fagès, Rev. trim. dr. civ., 2003, p. 512, chron. P. Jourdain).

Il en découle la question suivante : l'effet interruptif d'un acte de la victime contre l'assuré / responsable, est-il opposable à l'assureur de ce dernier ?

C'est ce qu'avait estimé la cour de Paris qui, après avoir relevé qu'aucune prescription n'était acquise à l'encontre de l'assuré, avait jugé que l'interruption de la prescription de l'action contre l'assuré était opposable à l'assureur de responsabilité de celui-ci.

La Cour de cassation censure l'arrêt d'appel en énonçant dans un « chapeau » intérieur constituant un attendu de principe que :

"l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré est sans effet sur l'action dirigée contre l'assureur".

L'ordonnance de référé du 1^{er} avril 1994 n'avait donc pas eu pour effet d'interrompre le délai décennal à l'égard des assureurs décennaux. Il appartenait donc au juge d'appel de vérifier qu'au jour de l'assignation au fond des assureurs décennaux (en 1997 et 1998), le délai décennal n'était pas expiré.

Cette solution fait une lecture rigoureuse mais justifiée de l'article 2244 du code civil visé par l'arrêt en vertu duquel si "une citation en justice, même en référé, un commandement ou une saisie" a un effet interruptif, c'est exclusivement à l'encontre de "celui qu'on veut empêcher de prescrire", ceci conformément à une jurisprudence bien établie en la matière (encore Cass. civ 3^e 23 février 2000, Bull. civ. III n° 39, RGDA 2000.545, note J.-P. Karila, à propos d'une assignation en référé). »

Pour la doctrine ⁵⁴, cette solution est l'application du principe de l'effet relatif de l'interruption civile laquelle ne profite qu'à celui dont elle émane :

« 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'auteur 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. »

4.3. Un aéroclub a-t-il des obligations à l'égard des passagers prenant place dans un avion piloté par l'un de ses membres ? (2^e moyen)

Le rapporteur n'a pas trouvé de texte spécifique fondant une telle obligation. Au demeurant, le moyen vise les articles 1240 et 1242 du code civil.

La Cour de cassation juge que les aéroclubs ne sont pas débiteurs d'une obligation de sécurité de résultat vis-à-vis des passagers transportés par l'un de ses membres, dans un

appareil mis à disposition par l'aéroclub [55](#).

La responsabilité de l'aéroclub qui met un appareil à disposition de ses membres dont il est démontré qu'il était en parfait état de vol à son décollage ne peut davantage être retenue sur le fondement de l'article 1384 du code civil [56](#).

Selon le *Juris Classeur Transport* [57](#), « Les aéro-clubs constitués sous forme associative sans but lucratif, loi 1901, forment le cadre dans lequel se développe la pratique de l'aviation légère et sportive. Ils procurent soit à leurs membres, soit à des tiers étrangers au club, des baptêmes de l'air et des promenades aériennes à titre gratuit ou contre rémunération, des leçons de pilotage et des voies d'entraînement ou de perfectionnement, des vols touristiques et des opérations de travail aérien comme des prises de vues photographiques, de la publicité, la lutte contre l'incendie, etc. Ils organisent également des manifestations sportives aériennes dans tous leurs aspects : rallyes, meetings, courses par étapes, etc. Ces diverses activités donnent évidemment naissance à des relations juridiques variées. [...] il convient de distinguer, d'une part, les rapports de l'aéro-club avec ses membres et, d'autre part, les rapports de l'aéro-club avec les tiers [...] ».

A. Rapports de l'aéro-club avec ses membres

§ 165 L'aéro-club met à la disposition de ses membres des appareils dont il est propriétaire ou dont il a la détention [...]. Le contrat, qu'il soit de location ou de prêt, entraînant un transfert de responsabilité, il en résulte que les aéro-clubs ont l'obligation de s'assurer pour [les dommages causés par les matériels loués ou prêtés]. [...]

§ 159 Les rapports unissant l'aéro-club et ses membres sont régis par les statuts du club. Il s'agit en effet d'un contrat d'association en vertu duquel l'adhérent a la faculté de piloter les appareils de l'aéro-club mis à sa disposition. Ce contrat d'association fait naître des obligations à la charge de chacune des parties qui sont précisées par le règlement intérieur (Cass. 1^{re} civ., 27 oct. 1981 : RFD aérien 1982, p. 90). [...]

§ 160 L'aéro-club est tenu de fournir aux clubistes un aéronef en bon état de fonctionnement. Il ne s'agit là que d'une obligation de prudence et de diligence. [...]

B. Rapports de l'aéro-club avec les tiers

§ 165 Notion de tiers

Les tiers sont toutes les personnes qui ne sont pas liées à l'aéro-club par un contrat quelconque. Par conséquent, n'entrent pas dans la catégorie des tiers, les personnes adhérentes qui sont liées au club par un contrat d'association, ainsi que celles liées au club par un rapport de transport à titre onéreux en vertu duquel elles reçoivent le baptême de l'air (Cass. 1^{re} civ., 5 févr. 1980 : RFD aérien 1980, p. 192 ; Dr. eur. transp. 1980, p. 333) ou celles qui effectuent des "vols locaux" c'est-à-dire des vols d'une demi-heure qu'un aéro-club agréé est autorisé à faire effectuer à titre onéreux dans un rayon de 40 kms par des pilotes bénévoles sur ses propres aéronefs au profit de personnes étrangères à l'association [...].

§ 166 Nature de la responsabilité

À l'égard des tiers, l'aéro-club assume une responsabilité extracontractuelle (nouvelle formulation de la responsabilité délictuelle depuis l'ordonnance du 10 février 2016

modifiant le code civil) pour les dommages causés par ses activités. Comme tout commettant, il est responsable des dommages causés par ses préposés sur la base de l'article 1242 alinéa 5 du code civil (anciennement, article 1384, alinéa 5 avant l'ordonnance du 10 février 2016). C'est évident lorsque le dommage a pour origine une faute commise par un préposé du club, par exemple le mécanicien chargé de l'entretien et de la réparation des appareils (CA Grenoble, 1^{er} avr. 1968 : JCP G 1969, II, 15752, note M. de Juglart et E. du Pontavice). À cet égard, on s'est demandé si l'aéro-club devait être déclaré responsable des dommages causés par la faute du pilote. La réponse dépend du point de savoir si le pilote avait la garde de l'appareil ou s'il n'était qu'un préposé de l'aéro-club. Il s'agit là évidemment d'une question de fait qui dépend des circonstances. Pour en décider, les juges du fond recherchent si un lien de subordination existe entre le pilote et le club.

1 ° Pilote gardien de l'aéronef

§ 167 Le fait que le pilote de l'aéronef soit membre de l'aéro-club n'implique pas nécessairement l'existence d'un lien de préposition entre le club et le pilote, car 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 (Cass. 1^{re} civ., 5 juill. 1989 : BT 1989, p. 621. - CA Paris, 18 déc. 1974 : RFD aérien 1975, p. 57. - CA Besançon, 1^{er} févr. 1977 : RFD aérien 1977, p. 289. - CA Bourges, 24 nov. 1981 : RFD aérien 1982, p. 97. - CA Bordeaux, 8 déc. 1981 : RFD aérien 1982, p. 103. - CA Aix-en-Provence, 13 mai 1987 : RFD aérien 1987, p. 163. - CA Aix-en-Provence, 6 févr. 1990 : RFD aérien 1990, p. 217). De même, lorsque le pilote, membre du club, a lui-même organisé pour ses amis une promenade aérienne, il a la garde de l'appareil. Il ne peut donc être considéré comme étant le préposé de l'aéro-club (Cass. 1^{re} civ., 19 sept. 1981 : RFD aérien 1982, p. 87. - CA Toulouse, 9 juill. 1980 : RFD aérien 1980, p. 383). Dans ce cas, la personne qui est transportée bénévolement et qui est victime d'un accident demandera réparation de son préjudice soit au pilote soit à l'aéro-club.

a) Responsabilité du pilote

§ 168 La victime peut demander réparation tout d'abord au pilote de l'aéronef puisque c'est lui qui a la garde de l'appareil, sur le fondement de l'article 1242, alinéa 1 du code civil [...].

Mais lorsqu'il s'agit d'un transport à titre gratuit, le pilote de l'avion ne sera déclaré responsable à l'égard de ses passagers que si une faute est établie à son encontre, conformément à l'article L. 6421-4, alinéa 2 du code des transports [...].

b) Responsabilité de l'aéro-club

§ 169 C'est pourquoi, la victime a intérêt à mettre également en jeu la responsabilité de l'aéro-club. Ce dernier sera en effet déclaré responsable si le dommage est dû au vice de l'aéronef ou à une faute commise dans l'entretien de l'appareil. À cet égard, la jurisprudence se montre souvent exigeante pour admettre cette preuve [...].

En revanche, l'aéro-club ne peut être déclaré responsable du dommage lorsque les circonstances de l'accident sont demeurées inconnues (CA Aix-en-Provence, 17 févr. 1988 : RFD aérien 1988, p. 210. - Sur la responsabilité du réparateur, V. R. Bessan, Le droit de l'aviation privée : RFD aérien 1982, p. 55).

2° Pilote préposé de l'aéro-club [...] . »

La réglementation applicable aux aéroclubs vise à garantir la sécurité et la qualité des activités aéronautiques, tout en leur permettant de bénéficier d'une certaine autonomie dans leur gestion. Ainsi, et selon le document intitulé « Activité des aéroclubs », édité par la direction générale de l'aviation civile :

« Monter un club aéronautique nécessite entre autres de se faire enregistrer sur la base de données de l'Aviation légère AERAL et d'obtenir un agrément.

[...]

Agrément d'un aéroclub

En application du code de l'aviation civile (notamment l'article D. 510-1) [58](#) et de l'arrêté interministériel du 9 mai 1984 , les associations aéronautiques (ou aéroclubs) ne peuvent bénéficier de l'aide de l'Etat que si elles sont agréées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Peut être agréée une association ayant démontrée, par ses statuts, qu'elle concourt à la promotion de l'aviation légère et sportive.

Les fédérations reconnues au plan national sont : pour le vol à moteur sur avions, la Fédération française aéronautique (FFA) [...] ».

La première chambre civile a relevé que l'objectif de l'article L. 6421-4 du code des transports consistait notamment « à promouvoir le développement de l'aviation sportive et de tourisme auquel participent les aéroclubs » [59](#).

Le parquet général de la Cour de cassation a procédé à la consultation de la Fédération française aéronautique et de la Direction générale de l'aviation civile.

De la première consultation, il résulte que « dans le cadre des vols de découverte ou des vols de formation, la Fédération française aéronautique (FFA) recommande aux aéroclubs 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.

En revanche, ces mêmes diligences relatives au contrôle documentaire des passagers sont de la seule responsabilité des pilotes membres et commandants de bord lors des vols d'agrément effectués à titre gracieux. Au sens du Règlement (UE) AIRCREW n° 1178/2011 de l'Agence européenne de sécurité aérienne : "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 ..."

En effet, il est rappelé que les aéroclubs affiliés sont des associations régies par la Loi 1901, 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. »

De la consultation de la Direction générale de l'aviation civile, il ressort que la réglementation européenne prévoit que le pilote commandant de bord est responsable de

la sécurité de l'aéronef et de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transporté pendant des opérations aériennes et qu'il a toute autorité pour refuser de transporter ou débarquer toute personne, tout bagage ou toute partie de chargement pouvant constituer un risque potentiel pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants.

La direction ajoute que « le cadre réglementaire européen applicable aux vols d'agrément effectués à titre gracieux par les pilotes membres d'aéro-clubs ne comporte pas de disposition donnant une obligation au pilote commandant de bord de vérifier l'âge ou la situation des passagers qu'il embarque. Au demeurant, ce règlement ne fait aucune différence entre un vol non commercial réalisé par un membre affilié à un aéro-club sur un aéronef de l'association et un vol non commercial d'une autre nature, par exemple réalisé par un pilote propriétaire avec son aéronef d'aviation légère. [...]

Pour les vols effectués à titre personnel ou gracieux, la réglementation s'attache aux responsabilités du pilote commandant de bord, qui est alors l'exploitant de l'aéronef (article 3 du règlement (UE) 2018/1139). Cependant, dans le cas de vols effectués au sein d'aéroclubs, le commandant de bord peut se voir demander de vérifier les documents des passagers en fonction de procédures établies dans le règlement intérieur de l'aéroclub.

L'appréciation de la capacité du passager à voyager au regard notamment de son état de santé pourra s'effectuer à l'occasion du briefing (ou "réunion préparatoire") avant le vol, ce dernier étant un requis du règlement (UE) n° 965/2012 [...].

La demande de documents pour vérifier la situation d'un passager au regard de l'autorisation parentale en cas de passager mineur est une pratique préconisée dans certains cas par la Fédération française aéronautique (FFA) qui est une fédération reconnue au plan national pour la pratique de vol à moteur sur avions (article D. 6611-3 du code des transports) : il s'agit en particulier des vols de découverte et les vols réalisés dans le cadre du brevet d'initiation aéronautique (BIA).

En revanche, une telle demande n'est pas requise par la réglementation aéronautique. Je n'ai pas connaissance de préconisation en la matière, pour les passagers embarqués sur un vol à titre personnel et gracieux effectué sous la responsabilité directe d'un pilote membre d'un aéroclub, formulée par la FFA. [...] »

Il convient de préciser que le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil est postérieur à l'accident mais que le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne comporte des dispositions similaires (Annexe IV).

Enfin, le règlement intérieur de l'aéroclub « [D] », dont la production a été réclamée, met à la charge des pilotes l'obligation de se conformer aux règles de la navigation aérienne, de respecter les consignes générales au sol, d'avoir des licences valides, d'être à jour de leurs cotisations et de respecter les instructions qui leur sont données. Il ajoute que le pilote est responsable des dommages matériels et corporels qu'il peut causer aux tiers, qu'il est tenu de réparer, ainsi que des dommages corporels qu'il subit lors d'un accident dont il est l'auteur.

Il prévoit que l'aéro-club souscrit diverses polices d'assurance, et en particulier une assurance de responsabilité civile aéronef pour chacun de ses avions, et qu'il appartient aux membres de l'association de souscrire personnellement toute assurance complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire, et en particulier une assurance individuelle accidents.

Il ne comporte, en revanche, aucune disposition relative à une demande d'autorisation pour des passagers mineurs.

5. LES OPTIONS ENVISAGEABLES ET LEURS INCIDENCES SUR L'ARRET ATTAQUÉ

S'agissant du 1^{er} moyen, il appartiendra, **tout d'abord**, à la chambre mixte de déterminer si, comme le soutient la **2nde branche** du moyen, l'indemnisation des victimes d'un accident aérien n'est régie par les dispositions de l'article L. 6421-4 du code des transports qu'en présence d'un contrat de transport valablement conclu.

Dans l'affirmative, la cour d'appel ne pouvait retenir que les considérations relatives à la minorité d'[F] [M] et à son impossibilité de contracter étaient inopérantes, puisque l'inexistence ou la nullité du contrat de transport aérien qui pourrait résulter de l'absence d'autorisation des parents de la mineure conduirait à l'application au cas d'espèce du délai décennal de droit commun de l'article 2226 du code civil, s'agissant d'une action en réparation d'un dommage corporel. L'arrêt serait alors cassé sur le premier moyen.

Si la formation retient, à l'inverse, que les règles du code des transports et de la Convention de Varsovie ont vocation à s'appliquer nonobstant l'inexistence ou l'absence de validité du contrat de transport, elle approuvera la cour d'appel et rejettera le grief.

Il lui appartiendra, dans cette seconde hypothèse, de répondre à la **1^{ère} branche** du **1^{er} moyen**.

Pour mémoire, par ce grief, les consorts [M] soutiennent, en substance, que la cour d'appel ne pouvait dire leur action directe à l'encontre de l'assureur du pilote prescrite au motif que l'interruption de la prescription résultant de leur constitution de partie civile devant le juge d'instruction était réputée non-avenue en raison de l'ordonnance de non-lieu rendue par ce dernier, alors que l'effet interruptif du délai de prescription d'une constitution de partie civile est maintenu lorsque le juge d'instruction rend une ordonnance de non-lieu, les dispositions de l'article 2243 du code civil étant inapplicables à une telle ordonnance.

Avant d'examiner le bien-fondé de ce grief, la formation mixte pourrait s'interroger sur son caractère opérant, compte tenu de la jurisprudence, rappelée *supra* [60](#), dont il résulte 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. Une telle perspective pourrait l'amener à rejeter la **1^{ère} branche** du **1^{er} moyen** par un motif de pur droit substitué à ceux critiqués par le moyen.

Conformément à l'article 1015 du code de procédure civile, un avis en ce sens a été adressé aux parties. En réponse à cet avis, les consorts [M] ont fait valoir que l'interruption de la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre l'assuré peut produire un effet sur l'action directe contre l'assureur, dès lors qu'elle est susceptible d'en prolonger le délai.

A défaut de rejet par motif substitué, la chambre mixte pourrait décider de réaffirmer la solution qu'elle a retenue en 1978 ⁶¹, ce qui nécessiterait de relever d'office le moyen de pur droit, tiré du second alinéa de l'article 2241 du code civil, non visé par le grief, selon lequel 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, le cas échéant, de leur constitution de partie civile. L'arrêt, qui a retenu que la plainte avec constitution de partie civile des consorts [M], ayant donné lieu à une ordonnance de non-lieu du 22 novembre 2017, n'avait pas valablement interrompu la prescription conformément aux prévisions de l'article 2243 du code civil, serait alors cassé.

Conformément à l'article 1015 du code de procédure civile, un avis en ce sens a été adressé aux parties. En réponse à cet avis, le groupement La Réunion aérienne et spatiale fait notamment valoir que l'incompétence du magistrat instructeur, qui n'a jamais été évoquée par les parties ou les juges du fond jusqu'à présent, ne saurait être soulevée d'office au dernier stade de la procédure de cassation.

S'agissant du 2nd moyen, il appartiendra à la chambre mixte de décider si un aéroclub a l'obligation de vérifier, avant l'embarquement, si les passagers mineurs prenant place dans un avion lui appartenant et piloté par l'un de ses membres disposent ou non d'une d'autorisation parentale à cet effet.

Dans l'affirmative, l'arrêt, ayant retenu que, l'aéroclub n'étant pas l'organisateur du vol et le pilote n'effectuant pas de prestation pour son compte et n'étant pas son préposé, il n'était pas dans les missions ni dans les attributions de l'aéroclub de solliciter une autorisation parentale, sera cassé.

Dans la négative, le moyen sera rejeté.

¹ S. Piédelièvre, D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, 2^e éd., LexisNexis, 2019, n° 228.

² Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, la Convention de Montréal du 28 mai 1999 est applicable. Toutefois, seules les conditions de fond d'indemnisation sont modifiées, l'article L. 6421-4 du code des transports prévoyant désormais que, 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^{er} de l'article 21 de la Convention de Montréal mentionnée au premier alinéa du présent article (soit, depuis la dernière révision à effet du 28 décembre 2024, 151 880 droits de tirage spéciaux) 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, étant précisé qu'est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

³ Crim., 17 mai 1976, pourvoi n° [75-92.375](#), Bull. crim. 1976, n° 162 ; 1^{re} Civ., 19 octobre 1999, pourvoi n° [97-14.759](#), Bull. 1999, I, n° 287 ; 1^{re} Civ., 3 juillet 2001, pourvoi n° [00-10.437](#), Bull. 2001, I, n° 206 ; Crim., 10 septembre 2019, pourvoi n° [18-83.858](#), publié ; 1^{re} Civ., 8 avril 2021, pourvoi n° [19-21.842](#), publié.

⁴ Crim., 17 mai 1976, pourvoi n° [75-92.375](#), Bull. crim. 1976, n° 162 ; 1^{re} Civ., 2 juillet 1981, pourvoi n° [80-11.234](#), Bull. 1981, I, n° 246 ; 1^{re} Civ., 12 mai 2004, pourvoi n° [01-14.931](#), 01-14.259, Bull. 2004, I, n° 136 ; Crim., 8 septembre 2020, pourvoi n° [18-82.150](#), publié.

⁵ 1^{re} Civ., 22 novembre 2005, pourvoi n° [02-18.584](#), Bull. 2005, I, n° 445.

[6](#) 1^{re} Civ., 2 juillet 1981 , précité .

[7](#) 1^{re} Civ., 8 avril 2021, pourvoi n° [19-21.842](#) , publié .

[8](#) 1^{re} Civ., 15 janvier 2014, pourvoi n° [12-12.159](#) , Bull. 2014, I, n° 8 .

[9](#) 1^{re} Civ., 15 juin 2016, pourvoi n° [14-28.141](#) .

[10](#) Crim., 5 mars 1997, pourvoi n° [96-81.316](#) , Bull. crim. 1997, n° 88 ; Crim., 20 mars 2001, pourvoi n° [00-84.046](#) , Bull. crim. 2001, n° 72.

[11](#) *United Kingdom House of Lords* , 12 décembre 1996, *Abnett v. British Airways Plc (Scotland)* [1996] UKHL 5 , décision dite *Sidhu* ; *High Court of Justice , Queen's bench division* , 20 décembre 2002, [2022] EWHC 2825 (QB) ; *United Kingdom Supreme Court* , 5 mars 2014, *Stott v. Thomas Cook Tour operators Ltd* , [2014] UKSC 15 ; Cour suprême des Etats-Unis, 12 janvier 1999, *El Al Israel Airlines, Ltd v. Tsui Yuan Tseng* , 525 U.S. 155 (1999) .

[12](#) Tribunal fédéral suisse, 18 septembre 1997, 4C.200/1996.

[13](#) L. Peyrefitte, F. Pradon, « Transport aérien - Contrat de transport des passagers et de leurs bagages », *J.-Cl. Transport* , 31 mars 2021, fasc. 915 , § 9.

[14](#) *Ibid.* , §§ 47 et 48.

[15](#) L. Peyrefitte, F. Letacq, « Transport aérien - Généralités », *J.-Cl. Transport* , 9 avril 2018, fasc. 905 , § 76 .

[16](#) *Op. cit.* , § 131 .

[17](#) Ass. plén., 28 novembre 2025, pourvoi n° [24-10.571](#) , publié.

[18](#) Ch. mixte., 24 février 1978, pourvoi n° [74-14.340](#) , Bull. 1978, Ch. mixte, n° 2 ; cf. également : Crim., 17 mai 1976, pourvoi n° [75-92.375](#) , Bull. crim. 1976, n° 162 ; Crim., 10 mai 1977, pourvoi n° [76-90.082](#) , Bull. crim. 1977, n° 165 ; Crim., 10 septembre 2019, pourvoi n° [18-83.858](#) , publié, précité.

[19](#) Ch. mixte., 24 février 1978, pourvoi n° [74-14.340](#) , Bull. 1978, Ch. mixte, n° 2, précité.

[20](#) S. Guinchard, J. Buisson, *Procédure pénale* , 17^e éd. , LexisNexis, 2024 .

[21](#) Tribunal fédéral suisse, 10 mai 1982 : *RFD aérien* 1983, p. 365 ; Cour Suprême de New York, 5 octobre 1981 : *Dr. eur. transp.* 1983, p. 411. - Cour Suprême d'Israël, 22 octobre 1984 : *RFD aérien* 1985, p. 232. - Trib. com. Luxembourg, 20 décembre 1985 : *RFD aérien* 1986, p. 112. - Tribunal de Rome, 19 janvier 1972, *RFD aérien* 1973, p. 77 , cités in F. Letacq, « Transport aérien - Sources du droit applicable - Titre de transport - Responsabilité. Action en réparation », *J.-Cl. Responsabilité civile et Assurances* , 11 avril 2019 , fasc. 460 , § 205.

[22](#) Ass. plén., 14 janvier 1977, pourvoi n° [74-15.061](#) , Bull. 1977, Ass. plén., n° 1 ; Ch. mixte., 24 février 1978, pourvoi n° [73-12.290](#) , Bull. 1978, Ch. mixte, n° 3 .

[23](#) 1^{re} Civ., 11 mai 2022, pourvoi n° [21-16.647](#) , publié .

²⁴ Cf., par exemple, le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91.

²⁵ 1^{re} Civ., 14 avril 2021, pourvoi n° [19-22.236](#), publié, pour un appel en garantie.

²⁶ 3^e Civ., 19 décembre 2001, pourvoi n° [00-14.425](#), Bull. 2001, III, n° 156 ; 3^e Civ., 8 juillet 2009, pourvoi n° [08-13.962](#), Bull. 209, III, n° 169 ; 3^e Civ., 5 janvier 2017, pourvoi n° [15-12.605](#), Bull. 2009, III, n° 3.

²⁷ E. Blessig, *Rapport* n° 847 du 30 avril 2008 fait au nom de la commission des lois de l'Assemblée nationale, p. 51.

²⁸ 1^{re} Civ., 24 juin 1997, pourvoi n° [95-15.273](#), Bull. 1997, I, n° 215 ; Soc., 14 novembre 2024, pourvoi n° [22-17.438](#), publié.

²⁹ 1^{re} Civ., 8 février 2017, pourvoi n° [15-27.124](#), Bull. 2017, I, n° 37.

³⁰ 3^e Civ., 15 juin 2005, pourvoi n° [03-17.478](#), Bull. 2005, III, n° 133.

³¹ 2^e Civ., 25 septembre 2025, pourvoi n° [23-16.106](#), publié ; cf. également : Com., 9 janvier 1990, pourvoi n° [88-15.354](#), Bull. 1990, IV, n° 11 ; 3^e Civ., 19 mars 2020, pourvoi n° [19-13.459](#), publié.

³² 2^e Civ., 21 janvier 2010, pourvoi n° [09-10.944](#), Bull. 2010, II, n° 22 ; Soc., 26 mars 2014, pourvoi n° [12-10.202](#), Bull. 2014, V, n° 88 ; 1^{re} Civ., 7 juillet 2021, pourvoi n° [19-11.638](#), publié.

³³ 3^e Civ., 20 décembre 1983, pourvoi n° [82-15.812](#), Bull. 1983, III, n° 275 ; 1^{re} Civ., 22 mai 2002, pourvoi n° [99-12.222](#), Bull. 2002, I, n° 141.

³⁴ 2^e Civ., 2 juin 2016, pourvoi n° [15-19.618](#), 15-19.619, Bull. 2016, II, n° 149.

³⁵ Com., 26 janvier 2016, pourvoi n° [14-17.952](#), Bull. 2016, IV, n° 17, 2^e Civ., 21 mars 2019, pourvoi n° [17-10.663](#), publié.

³⁶ 2^e Civ., 22 octobre 2020, pourvoi n° [19-20.766](#), publié.

³⁷ 2^e Civ., 14 mai 2009, pourvoi n° [08-13.967](#).

³⁸ Com., 28 avril 1998, pourvoi n° [95-15.453](#), Bull. 1998, IV, n° 142.

³⁹ 2^e Civ., 12 décembre 2002, pourvoi n° [01-02.853](#), Bull. 2002, II, n° 284.

⁴⁰ Ch. mixte., 24 février 1978, pourvoi n° [73-12.290](#), Bull. 1978, Ch. mixte, n° 3.

⁴¹ 2^e Civ., 14 mai 2009, pourvoi n° [08-13.967](#) ; 1^{re} Civ., 18 décembre 2013, pourvoi n° [12-26.621](#), Bull. 2013, I, n° 251.

⁴² 2^e Civ., 19 septembre 2024, pourvoi n° [22-23.146](#), publié (sommaire).

⁴³ Ch. mixte., 24 février 1978, pourvoi n° [73-12.290](#), Bull. 1978, Ch. mixte, n° 3 (sommaire).

- ⁴⁴ A l'exception du cas de l'annulation de l'acte de saisine pour vice de forme, transféré à l'article 2241, alinéa 2.
- ⁴⁵ R. Perrot, *RTD Civ.* 1978, p. 924.
- ⁴⁶ Soc., 5 octobre 2000, pourvoi n° [99-13.336](#), Bull. 2000, V, n° 314.
- ⁴⁷ 2^e Civ., 3 mai 2018, pourvoi n° [16-24.099](#), 16-25.476, Bull. 2018, II, n° 87.
- ⁴⁸ 1^{re} Civ., 7 novembre 2000, pourvoi n° [97-22.582](#), Bull. 2000, I, n° 274 ; 3^e Civ., 15 mai 2002, pourvoi n° [00-18.541](#), Bull. 2002, III, n° 98 ; 2^e Civ., 27 avril 2017, pourvoi n° [16-15.525](#), Bull. 2017, II, n° 80.
- ⁴⁹ 2^e Civ., 16 décembre 2021, pourvoi n° [20-16.340](#), publié.
- ⁵⁰ 1^{re} Civ., 10 mai 2000, pourvoi n° [98-12.720](#), Bull. 2000, I, n° 134.
- ⁵¹ 2^e Civ., 13 septembre 2007, pourvoi n° [06-16.868](#), Bull. 2007, II, n° 214 ; 3^e Civ., 14 septembre 2023, pourvoi n° [22-21.493](#), publié.
- ⁵² 2^e Civ., 17 février 2005, pourvoi n° [03-16.590](#), Bull. 2005, II, n° 34 ; cf. également : 2^e Civ., 7 février 2013, pourvoi n° [12-12.875](#) ; 3^e Civ., 15 mai 2013, pourvoi n° [12-18.027](#), Bull. 2013, III, n° 58 ; 2^e Civ., 7 février 2013, pourvoi n° [12-12.875](#) ; 3^e Civ., 16 novembre 2022, pourvoi n° [21-17.266](#), 20-20.606.
- ⁵³ J.-P. Karila, « Assurance construction », *RGDA* 2005, p. 433.
- ⁵⁴ S. Choisez, « L'action directe en droit des assurances ; entre simplicité et subtilité », *RGDA* 2024, n° 5, p. 5.
- ⁵⁵ 1^{re} Civ., 5 juillet 1989, pourvoi n° [87-17.508](#), Bull. 1989, I, n° 283.
- ⁵⁶ 1^{re} Civ., 27 février 2007, pourvoi n° [03-16.683](#), Bull. 2007, I, n° 89.
- ⁵⁷ L. Peyrefitte, F. Letacq, « Transport aérien - Généralités », *op. cit.*, §§ 157 et s.
- ⁵⁸ Art. abrogé par le décret n°2023-1008 du 31 octobre 2023.
- ⁵⁹ 1^{re} Civ., 5 juillet 2012, pourvoi n° [12-12.159](#), Bull. 2012, I, n° 159.
- ⁶⁰ Cf., notamment, 2^e Civ., 17 février 2005, pourvoi n° [03-16.590](#), Bull. 2005, II, n° 34.
- ⁶¹ Ch. mixte., 24 février 1978, pourvoi n° [73-12.290](#), Bull. 1978, Ch. mixte, n° 3.