

**AIX-MARSEILLE UNIVERSITE**

**FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE**



**INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE  
DU TRANSPORT AÉRIEN**

**Master 2 Professionnel  
Droit et management du Transport Aérien**

**MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES**

**Année 2014 - 2015**

**Les responsabilités et couvertures  
d'assurances dans les structures associatives  
aéronautiques**

**M. BERTIN Victor**

Sous la direction de :  
Madame Sophie MARX  
Directrice Service et Conseil, OAAGC

L'IFURTA n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce travail. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

## **Remerciements**

Je tiens à adresser mes remerciements aux personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de cette étude, et plus particulièrement :

Madame Sophie MARX, Directrice Service et Conseil au sein de l'OAAGC. En tant que Directrice de mémoire, son aide et son encadrement m'ont été précieux pour avancer dans mes recherches.

Monsieur Michel GROISNE, Directeur adjoint de l'IFURTA, pour l'aide apportée lors de la recherche d'un sujet et d'un directeur de mémoire, ainsi que pour sa disponibilité au long de cette année.

Madame Luce NOIREAUT, Directrice Service et Conseil au sein de l'OAAGC, pour la transmission de documents et l'éclairage de certaines notions.

Madame Frédérique BERTIN pour sa relecture avisée.

A tous, merci.

## **Table des sigles et abréviation**

BEA : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses

BGTA : Brigade de la gendarmerie du transport aérien

CAC : Code de l'Aviation Civile

CAP : circulation aérienne publique

CDN : certificat de navigabilité

CG ou CGC : conditions générales communes

DGAC : Direction générale de l'aviation civile

DTS : droit de tirage spécial

FFA : Fédération Française Aéronautique

FFP : Fédération Française des Parachutistes

FFPLUM : Fédération Française d'ULM

FOD : Foreign object damage

IFR : Instrument flight rules (ou vol aux instruments)

MMD : masse maximale au décollage

MTO : météo

RC : responsabilité civile

RG : risques de guerre et assimilés

RO : risques ordinaires

ULM : Ultra Léger Motorisé

VFR : Visual Flight Rules (ou vol à vue)

VTM : véhicule terrestre à moteur

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

## **Glossaire**

Accident : tout évènement soudain, imprévisible, extérieur à la victime ou à la chose endommagée et constituant la cause d'un dommage corporel ou matériel.

Aéronef « au sol » : l'aéronef est dit « au sol » lorsqu'il n'est pas « en évolution »

Aéronef « en évolution » : l'aéronef est dit : « en évolution » lorsqu'il a quitté le sol ou un plan d'eau ou lorsqu'il se déplace au sol ou sur un plan d'eau par ses propres moyens. S'il s'agit d'un aéronef à voilure tournante, la définition du risque « en évolution » s'étend au cas où, l'aéronef étant arrêté, sa voilure est en mouvement

Assuré : personne(s) garantie(s) par un contrat d'assurance. Il convient de se reporter aux conditions générales et particulières du contrat, afin de vérifier les personnes qui ont la qualité d'assuré. L'assuré n'est pas obligatoirement le souscripteur et le bénéficiaire du contrat d'assurance.

Baptême de l'air : généralement « vol local avec emport de passagers effectué sans escale et dont les points de décollage et d'atterrissage sont confondus ».

Breach of warranty (ou rupture de garanties) : clause par laquelle l'Assureur s'engage à indemniser un organisme qui a un intérêt financier sur un appareil pour des dommages matériels et pertes subis par l'aéronef et cela même si l'Assuré ne s'est pas conformé aux règles et conditions de la police.

Déchéance : sanction à l'encontre de l'assuré qui n'a pas respecté certaines des obligations prévues dans son contrat d'assurance.

Dommege corporel : toute atteinte subie par une personne physique et les préjudices qui en résultent.

Dommege matériel : toute détérioration, destruction, altération, perte, vol ou disparition. Toute atteinte physique à un animal.

Exclusion : évènement non garanti par le contrat d'assurance, qui ne peut donner lieu à aucun versement d'indemnité si l'évènement se réalise.

Franchise : Somme qui reste en tout état de cause à la charge de l'Assuré sur le montant de l'indemnité due par l'Assureur. Elle s'applique par événement pour les dommages matériels. Il n'y en a généralement pas pour les dommages corporels. Son montant figure sur les conditions particulières.

Garantie : engagement de la société d'assurance d'indemniser l'assuré aux conditions fixées par le contrat, lors de la survenance d'un événement prévu au contrat.

Prime ou Cotisation : somme payée par l'assuré au titre de son contrat d'assurance en contrepartie des garanties accordées par l'assureur.

Responsabilité civile : obligation légale pour toute personne de réparer les dommages causés à autrui par ses propres actes, par le fait des personnes dont elle répond (instructeur de l'aéroclub), par le fait des choses qu'elle a sous sa garde (avions, bâtiments, animaux).

Sinistre : événement prévu au contrat d'assurance, dont la survenance pendant la durée de validité du contrat, permet d'actionner la garantie accordée par l'assureur.

Souscripteur : personne qui signe le contrat d'assurance. Le souscripteur peut être une personne distincte de l'assuré ou du bénéficiaire du contrat.

Tiers : toutes personnes autres que l'assuré et le souscripteur, qui ne bénéficient pas de la garantie accordée par l'assureur au titre du contrat. Toutefois, au regard des contrats RC aéronautiques, les licenciés sont considérés comme tiers entre eux.

## **Synthèse**

### Français :

L'objectif de cette étude est de présenter les risques encourus en termes de responsabilité civile, ainsi que les assurances tant aéronautiques qu'extra aéronautiques de façon claire et simple. Ce mémoire, bien qu'étant un travail universitaire, s'adresse en tout premier lieu aux pratiquants d'aviation de loisir. Le but est d'éclairer les amateurs d'aviation afin que l'assurance ne soit plus vue comme une dépense plus ou moins utile ou comme une obligation administrative pour voler.

La principale difficulté de ce mémoire sera donc de concilier les exigences universitaires pour ce type d'étude avec une présentation simple et synthétique des responsabilités et assurances. Ce mémoire doit être accessible à un public qui n'est pas juriste et qui n'a pas ou peu de connaissance en matière d'assurance.

Pour se faire, les différentes problématiques qui peuvent être rencontrées dans la pratique de l'aviation de loisir seront successivement prises en comptes afin d'analyser les responsabilités encourues et les couvertures d'assurances y répondant.

Ce mémoire est donc davantage un travail explicatif. Il sera réussi si une personne novice en droit et en assurance qui veut voler comprend ce qu'elle encourt, ce qu'elle souscrit et pourquoi il est important de s'assurer.

English:

The objective of this study is to present clearly and simply the risks in terms of liability, as well as aviation and extra aviation insurances. This master's thesis, even if it is an academic work, is aimed first and foremost for practitioners of recreational aviation. The aim is to inform aviation enthusiasts that insurance is not a useless expense or an administrative obligation to fly.

The main difficulty of this thesis will be to balance between academic requirements for this type of study and a simple and synthetic presentation of liabilities and insurances. This thesis must be understandable by people without any knowledge in insurance or in law.

In order to achieve this, several problems that may be encountered in the practice of recreational aviation will be successively taken into account. Liability incurred and insurance coverage will be studied.

This thesis is an explanatory study. It will be successful if a novice person in law and insurances who wants to fly can understand liability system and insurances' answers.

## **Sommaire**

Introduction

Partie 1. L'aéroclub personne morale de droit privé : l'association

Chapitre 1. Le droit commun applicable aux associations

Section 1 : La responsabilité des associations

Section 2 : Les garanties d'assurances de droit commun

Chapitre 2. Les spécificités aéronautiques applicables aux aéroclubs

Section 1 : Les conditions générales communes au contrat d'assurance aéronef

Section 2 : La réforme du code des assurances et l'apparition du Titre VII

Partie 2. Les activités de l'aéroclub

Chapitre 1. Le cœur de métier des aéroclubs : voler et faire voler

Section 1 : La convention annexe « B2 » responsabilité civile applicable aux associations aéronautiques

Section 2 : La mise à disposition d'aéronefs

Chapitre 2. Les activités connexes de l'aéroclub

Section 1 : L'organisation d'évènements et meetings

Section 2 : L'activité de transporteur aérien en aéroclub

Conclusion

## **Introduction**

« *Volez et vous saurez pourquoi les oiseaux chantent* », la devise de l'aéroclub de Nancy est la parfaite transposition du rêve éternel de l'Homme. Depuis toujours l'Homme a voulu s'élever dans les airs et, par son génie inventif, a réussi à réaliser ce rêve. Aujourd'hui le terme d'aviation renvoie à une idée industrielle, un transport de masse où tout est calculé et où le hasard n'a pas sa place. Un moyen de transport rapide et fiable, une machine commerciale. Faire voler des gens est devenu un secteur d'activité. Cependant, la passion et l'attrait pour l'élévation dans les airs reste profondément ancrés en France. L'aviation légère est très pratiquée. Cette notion regroupe l'aviation sportive et de loisirs, à l'exclusion de l'aviation de transport commercial (passagers et fret) et du travail aérien.

L'Observatoire de l'Aviation Civile témoigne de cet attrait français pour l'aviation légère puisqu'en 2013<sup>1</sup> nous pouvions recenser dans notre pays :

- 3 476 associations aéronautiques
- 131 600 licenciés
- 1 100 manifestations aériennes
- 1 437 700 heures de vols pratiquées toute activité confondue
- 330 aérodromes ouverts à la CAP
- 200 aérodromes agréés à usage restreint
- 380 aérodromes à usage privé
- 830 plateformes ULM
- 950 airs d'envol

Soit un total de 2 690 lieux où le vol est accessible.

Cette aviation pratiquée par des amateurs présente malgré tout un risque et la sinistralité est élevée du fait de la grande diversité des pratiquants. En témoigne le tableau suivant représentant l'évolution du nombre d'accidents mortels et le nombre de décès entre 2006 et 2013 :

---

<sup>1</sup> Statistiques de l'aviation légère pour 2012- 2013, Tome I de l'Observatoire de l'Aviation Civile

|                            | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Nombre d'accidents mortels | 41   | 37   | 43   | 53   | 50   | 46   | 32   | 39   |
| Nombre de décès            | 67   | 56   | 60   | 85   | 76   | 64   | 44   | 64   |

Lorsqu'un tel évènement arrive, une multitude de processus vont se mettre en marche. Une enquête technique réalisée par le BEA sera pratiquée conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, même en matière d'aviation légère. Cette enquête déterminera les causes de l'évènement. Une enquête judiciaire sera également réalisée afin de déterminer les responsabilités en causes. Deux mécanismes vont alors entrer en scène : le droit et les assurances. Ce mémoire sur les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques a pour but de présenter de manière simple les différents régimes de responsabilités auxquels les pratiquants de l'aviation de loisir peuvent être confrontés. La réponse des assurances face à ces responsabilités potentiellement encourues sera également vue. Une explication de ces notions peut permettre une bonne compréhension de celles-ci, et une bonne compréhension de ces notions complexes permet de se protéger au mieux des conséquences d'un évènement dramatique.

Il existe différentes sortes d'assurances. On distingue classiquement les assurances de dommages et les assurances de personnes.

- Les assurances de personnes ont pour objet de garantir la personne humaine dans son intégrité physique (assurances des dommages corporels comme la garantie aéronautique « Individuelle accident ») ou dans son existence (assurance sur la vie).
- Les assurances de dommages visent la protection du patrimoine de l'assuré et peuvent se diviser en deux catégories : les assurances de biens ou de choses qui garantissent les biens appartenant à l'assuré (la garantie corps aéronef par exemple) et les assurances de responsabilité qui prennent en charge les conséquences financières des dommages que l'assuré peut causer à des tiers (la

garantie RC occupants par exemple). L'assurance de responsabilité est une assurance de dettes.

En matière d'aviation légère, les mêmes principes s'appliquent qu'en matière d'aviation commerciale sur le plan de la souscription d'assurances. Un contrat d'assurance transport sera conclu. L'assurance transport est régie par le code des assurances et prend la forme d'une police qui peut se décomposer. Tout d'abord cette police est constituée de conditions générales parfois appelées « imprimés » qui fixent un cadre standard pour le type d'assurance conclu. Ces conditions générales sont rédigées par les assureurs et discutées avec les courtiers spécialisés du domaine. La police est également constituée de clauses standards révélatrices des pratiques professionnelles du marché de l'assurance. En aviation, ces clauses sont principalement issues du marché de Londres. Ce sont les clauses AVN, AVS, LSW ... Enfin, les clauses standards étant abstraites et les conditions générales étant par définition générales, il convient d'ajouter à la police des conditions particulières qui vont adapter les CG et les clauses aux spécificités de l'assuré et de son activité.

Dès lors, la question qui se pose sera celle de la présentation des différents régimes de responsabilité civile qui peuvent être encourus par les pratiquants de l'aviation légère, ainsi que les différentes garanties répondant à ces engagements de responsabilité. L'aviation légère faisant intervenir des personnes physiques et des personnes morales, il conviendra de se demander comment s'opère l'articulation entre les responsabilités et les couvertures d'assurances entre les personnes physiques pratiquant l'aviation de loisir et l'aéroclub, personne morale encadrant ces activités.

La responsabilité pénale ou administrative, ainsi que les responsabilités des associations de construction amateur ne seront pas développées. Il en sera de même pour les assurances propres aux professionnels aéronautiques et aux produits aéronautiques.

Seront étudiés successivement les responsabilités et assurances de l'aéroclub en tant qu'association donc personne morale de droit privé (Partie 1), puis les activités de l'aéroclub dont bénéficient les personnes physiques (Partie 2).

## **Partie 1. L'aéroclub personne morale de droit privé : l'association**

L'association peut être définie comme « *la convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leur activité dans un but autre que de partager des bénéfices.* »<sup>2</sup> La liberté d'association est un principe fondamental reconnu par les lois de la République. L'association est une personne morale de droit privé à ne pas confondre avec la société qui a pour but le partage de bénéfice ni avec la fondation qui poursuit une œuvre d'intérêt général. En conséquence, l'association peut engager sa responsabilité comme n'importe quelle autre personne morale. Le droit commun s'appliquera alors à celle-ci (Chapitre 1). A noter que le bénévolat ne constitue pas une cause d'exonération de responsabilité. Cependant, l'aéroclub a un objet particulier : le vol. L'association aéronautique se verra donc appliquer certaines spécificités liées à son objet aérien (Chapitre 2).

### **Chapitre 1. Le droit commun applicable aux associations**

L'association, comme toute personne morale, pourra voir engager sa responsabilité sur la base du droit commun (Section 1) et pourra souscrire des couvertures d'assurances non aéronautiques (Section 2).

#### **Section 1 : La responsabilité des associations**

Cette responsabilité est double : l'association peut engager sa responsabilité civile vis-à-vis de ses membres (I) ou vis-à-vis de tiers (II).

##### **I. La responsabilité civile de l'association vis-à-vis de ses membres**

L'association est liée contractuellement à ses membres par ses statuts (A) d'où il découle une obligation de sécurité (B). Ajoutons que le dirigeant a un régime particulier (C).

---

<sup>2</sup> Article 1<sup>er</sup> de la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association

## **A. La responsabilité statutaire**

L'association, comme l'indique l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1901, n'est rien de plus qu'une convention ayant pour objet la mise en commun de moyens dans un but défini. Par conséquent, l'association est liée à ses membres par un contrat au même titre que les membres de l'association le sont entre eux. Ce contrat est matérialisé par les statuts de l'association dont l'adhésion est nécessaire pour les membres. De plus, l'association dispose de la personnalité morale de droit privé. Dès lors, l'association qui ne respecterait pas les engagements pris dans les statuts peut voir sa responsabilité contractuelle engagée en tant que personne morale dans la mesure où ce non-respect entraîne un préjudice à l'un de ses membres. Le droit commun de la responsabilité contractuelle, tel que défini par le code civil et tel que développé ci-après<sup>3</sup>, s'applique.

L'association peut cependant atténuer la responsabilité qu'elle encourt vis-à-vis de ses membres en insérant une clause limitative de responsabilité ou une clause de renonciation à recours au sein de ses statuts. Un potentiel membre ne pouvant pas choisir de n'adhérer qu'à certaines dispositions des statuts, la renonciation à recours ou la limite d'engagement seront opposables. Là encore, le droit commun encadre cette pratique. Lors de la conclusion du contrat (adhésion d'un membre), ces limitations doivent être portées à la connaissance du cocontractant. La jurisprudence a également admis que de telles dispositions peuvent figurer dans le règlement intérieur de l'association. De même, la saga jurisprudentielle « Chronopost » va s'appliquer<sup>4</sup>. Cette ligne de jurisprudence vise à réputer non écrite la clause limitative de responsabilité qui vide de sa substance l'obligation essentielle du contrat.

Cependant, les clauses visant à limiter la responsabilité de l'association sont très rarement appliquées. Les juges sont très sévères dans l'appréciation de ces clauses et ne vont pas hésiter à déplacer le litige sur le terrain délictuel afin de contourner ces dispositions dans un but de protection des membres de l'association.

Les membres de l'association peuvent être liés à celle-ci par un autre contrat que les statuts (par exemple l'association loue un bien à l'un de ses membres). Dans ce cas, si un préjudice naît de ce contrat, la responsabilité contractuelle de l'association pourra

<sup>3</sup> Voir Partie 1, Chapitre 1, Section 1, II, A. La responsabilité contractuelle

<sup>4</sup> Cass. com. 22 octobre 1996 (pourvoi n° 93-18632), Cass. com. 09 juill. 2002 (pourvoi n° 99-12554), Cass. ch. mixte 22 avril 2005 (pourvoi n° 03-14112), Cass. com. 30 mai 2006 (pourvoi n° 04-14974), et Cass. com. 13 juin 2006 (pourvoi n° 05-12619)

également être recherchée par le membre cocontractant dans les mêmes conditions que si le membre cocontractant était un tiers à l'association.

## **B. L'obligation de sécurité**

L'association est tenue par une obligation de sécurité vis-à-vis de ses membres. Toutefois cette obligation est à géométrie variable. Lorsque l'association organise un évènement ou plus simplement au cours de sa vie courante, l'obligation de sécurité vis-à-vis des membres sera une obligation de moyen si les membres ont un rôle actif à jouer. En revanche, si le rôle des membres dans l'activité de l'association est passif, l'obligation de sécurité sera une obligation de résultat.

L'obligation de moyen est l'obligation par laquelle le débiteur doit mettre tout ce qui est en son pouvoir pour atteindre un objectif. Il devra fournir tous les efforts possibles pour atteindre l'objectif. A contrario, l'obligation de résultat impose à son débiteur d'atteindre l'objectif fixé. Par conséquent, la faute de l'association doit être prouvée pour engager sa responsabilité sur une obligation de moyen, alors que la simple preuve que le résultat promis n'est pas atteint suffit dans le cas d'une obligation de résultat.

La jurisprudence est venue affiner ces considérations pour les associations proposant une activité à risque pour l'intégrité physique de ses membres. Les aéroclubs rentrent dans ce type d'association. L'autonomie d'exercice de l'adhérent ne suffit pas à dispenser l'association de son obligation de sécurité, en revanche l'autonomie d'initiative peut, à condition d'être couplée à l'expérience de l'adhérent, permettre à l'association de ne pas commettre de faute de nature à engager sa responsabilité sur le terrain de l'obligation de sécurité<sup>5</sup>. Le manquement à l'obligation de sécurité dans ce cas serait lié à la non-évaluation ou à l'insuffisance de l'évaluation du niveau de l'adhérent.

## **C. Le dirigeant d'aéroclub : dirigeant de l'association**

Avant de décrire la garantie d'assurance responsabilité civile mandataires sociaux (2) il convient de se pencher sur la responsabilité qu'encourt le dirigeant (1).

---

<sup>5</sup> Cass. civ. 1<sup>re</sup>, 10 juillet 2014 pourvoi n° 13-19816

## 1. La responsabilité du dirigeant de l'association

L'association, comme n'importe quelle personne morale, doit être représentée et dirigée. Pour se faire, elle dispose de mandataires sociaux, comme une société ou plus largement comme une entreprise. On entend par dirigeant les responsables membres du conseil d'administration ou de l'instance dirigeante de l'association mais également les personnes dirigeant dans les faits l'association.

Une première distinction apparaît alors. Le dirigeant de droit est opposé au dirigeant de fait. Le dirigeant de droit est toute personne physique qui tire ses fonctions des statuts de l'association ou de la loi. Il peut être salarié ou non. Sont concernés les administrateurs, présidents, gérants etc. quelle que soit la taille de l'association. Le dirigeant de fait sera a contrario toute personne salariée ou non qui n'est pas visée par les statuts comme ayant une fonction dirigeante mais qui va, dans les faits et en toute indépendance, se comporter comme un dirigeant de droit en exerçant un contrôle effectif et constant sur l'association.

Le régime de responsabilité des dirigeants ne distingue pas selon qu'il s'agisse d'un dirigeant de fait ou de droit. Cette absence de distinction rend le spectre d'engagement de la responsabilité plus large puisque toute personne qui contrôle effectivement l'association sera visée, que cette personne le fasse en droit ou en fait.

Le dirigeant est un mandataire de l'association. Par conséquent, lorsqu'un dommage est subi par un membre de l'association ou par un tiers, le dirigeant ne sera pas responsable. L'association, personne morale, le sera pour lui dans la mesure où elle est le mandant du dirigeant. C'est donc par principe que les actes accomplis dans l'exercice des fonctions du dirigeant engagent la responsabilité de l'association. Cependant, par exception, le dirigeant peut engager sa responsabilité personnelle dans certains cas.

Tout d'abord le droit commun s'applique dans le cas où aucun autre régime ne serait applicable au litige. Par conséquent le dirigeant engage sa responsabilité en premier lieu sur le fondement des articles 1382 et suivants du code civil. Ces articles ont une fonction balai. En effet, une victime doit toujours pouvoir demander réparation de son préjudice. Si les conditions spéciales d'engagement de la responsabilité du dirigeant ne sont pas réunies, le droit commun permet la possibilité d'obtenir réparation de son préjudice.

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

En second lieu, le dirigeant de l'association est un mandataire social. En conséquence, sa responsabilité est énoncée par les articles 1991 (responsabilité contractuelle) et 1992 (responsabilité extra contractuelle) du code civil.

Article 1991 du code civil dispose : « *Le mandataire est tenu d'accomplir le mandat tant qu'il en demeure chargé, et répond des dommages-intérêts qui pourraient résulter de son inexécution.* »

*Il est tenu de même d'achever la chose commencée au décès du mandant, s'il y a péril en la demeure.* » Ici est visée l'inexécution du mandat, à savoir l'inexécution des obligations du dirigeant telles que définies par les statuts. Pour rappel, l'association est un contrat, la responsabilité du dirigeant du fait de la non observation des statuts est donc contractuelle.

Article 1992 du code civil : « *Le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion.* »

*Néanmoins, la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire.* » Dans ce dernier article apparaît la notion de faute. Il s'agit donc de responsabilité extra contractuelle.

Il est important de rappeler que les actes accomplis par le dirigeant dans l'exercice de ses fonctions engagent la responsabilité de l'association. Cependant, si le dirigeant ne respecte pas les dispositions légales et réglementaires qui lui sont applicables, ainsi que les dispositions statutaires ou encore s'il commet une faute dans la gestion de l'association, sa responsabilité personnelle sera engagée tant à l'égard des membres que de l'association ou de tiers. Une tolérance est appliquée lorsque le mandat du dirigeant est fait à titre gratuit. L'engagement de la responsabilité du dirigeant est évidemment subordonné à la preuve d'un préjudice subi et d'un lien de causalité.

Il faut savoir également que le dirigeant peut être personnellement responsable en cas de redressement, liquidation judiciaire, cautionnement ou pour les dettes fiscales. Ces points ne seront cependant pas abordés dans cette étude.

## **2. L'assurance responsabilité civile des mandataires sociaux**

Il ne s'agit pas ici d'une couverture d'assurance de type aéronautique, cependant les associations aéronautiques sont avant tout des associations et donc les dirigeants de ces associations peuvent être amenés à engager leur responsabilité comme n'importe quel mandataire social. L'assurance responsabilité civile des mandataires sociaux limitera l'impact des conséquences pécuniaires de la responsabilité des dirigeants. Cette assurance est commune aux associations et aux sociétés. Les conditions particulières de chaque contrat adapteront les garanties souscrites aux exigences de l'assuré et de son activité. Il est évident qu'un aéroclub associatif n'assurera pas son dirigeant comme une multinationale.

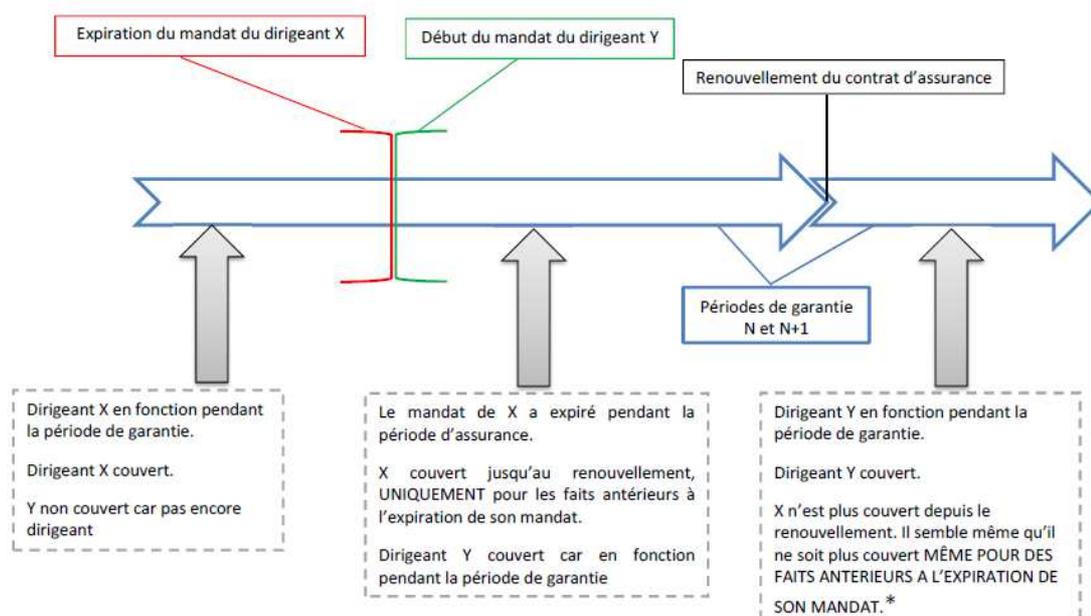
Le cadre général sera présenté en commençant par le souscripteur et la personne assurée (a), l'objet de la garantie et ses conditions (b), et enfin les limites et les exclusions de la garantie (c). Des garanties complémentaires ou optionnelles peuvent être proposées par les assureurs.

### **a/ Le souscripteur et l'assuré**

Ce n'est pas le dirigeant qui va souscrire l'assurance couvrant les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile, mais directement l'association. En revanche, si l'association est le souscripteur, le dirigeant est bien quant à lui l'assuré.

Le contrat d'assurance RC des mandataires sociaux couvre les dirigeants de droit passés, présents ou futurs lors de toute faute réelle ou supposée lors de l'exercice de leurs fonctions.

Sur l'application de la garantie dans le temps, sont couverts les dirigeants dont le mandat prend fin (par démission, non-réélection, révocation) au cours de la période de garantie du contrat. Entre la fin de leur mandat et la fin de la période de garantie, ces personnes auront la qualité d'assuré et donc seront couvertes pour des réclamations survenant après l'expiration de leur mandat mais pour des faits étant survenus au cours de leur mandat. Ci-dessous un schéma explicatif :



\* : Les conditions particulières peuvent décider d'étendre la couverture de l'ancien dirigeant. Cependant, l'association en tant que souscriptrice doit être consciente que par défaut l'ancien dirigeant n'est plus couvert pour les actes et faits intervenus au cours de son mandat, et ce suite au renouvellement du contrat d'assurance.

Figure 1 Détermination de l'assuré et application de la garantie dans le temps

En cas de décès du dirigeant social assuré, les héritiers bénéficient de la garantie dans la mesure où ils peuvent être mis en cause au titre du passif redevable par le dirigeant décédé.

Enfin, concernant le dirigeant de fait, il faut vérifier sa couverture dans les conditions particulières du contrat.

## b/ L'objet et les conditions de la garantie

Rappelons tout d'abord que l'assurance responsabilité civile des mandataires sociaux est une assurance de responsabilité. En conséquence, l'assureur n'est tenu que dans la mesure où le tiers ayant subi le dommage fait une réclamation amiable ou judiciaire à l'assuré.

La garantie RC mandataire social a pour but de couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile du dirigeant à l'égard des tiers dans l'exercice de ses fonctions. Sont donc concernés les dommages et intérêts, indemnités et autres frais du fait d'une réclamation mais également les frais de justice relatifs à la défense du dirigeant.

Ne rentrent donc pas dans l'objet de la garantie les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile du dirigeant à l'égard de l'association elle-même, ou des membres de l'association dans la mesure où ces personnes ne sont pas des tiers.

Il faut également que la responsabilité civile du dirigeant soit engagée pour des faits ou actes commis dans l'exercice de ses fonctions. Les faits extérieurs à ses fonctions ne sont pas couverts, il faudra bien vérifier ce point qui peut être litigieux. Prenons l'exemple d'un dirigeant d'aéroclub qui est également pilote et qui commet une faute entraînant un dommage alors qu'il est aux commandes d'un appareil. Au moment de la survenance du dommage, le dirigeant était-il dans l'exercice de ses fonctions ? Non, il pilotait pour son bon plaisir ou inversement oui car il pilotait par exemple dans un but promotionnel de l'aéroclub. La détermination de la faute commise dans ses fonctions de dirigeant n'est pas simple et dépendra de chaque cas d'espèce.

### **c/ Les limites et les exclusions de la garantie**

En général, le contrat d'assurance RC mandataire social ne comporte pas de franchise, mais il comporte un plafond de garantie par sinistre ou par année.

Sont couramment exclus de la garantie :

- Pénalités, amendes, astreintes à titre pénal, fiscal ou social
- Les conséquences de la responsabilité du dirigeant à l'égard des membres de sa famille
- Les abus de biens sociaux et détournements d'actifs
- Conflits sociaux
- Conflits entre assurés
- Tout conflit en rapport avec un cautionnement que le dirigeant aurait pris
- Les dommages corporels, matériels et immatériels résultant de l'activité de l'association
- Les conséquences d'un défaut ou d'une insuffisance d'assurance
- Les fautes intentionnelles et le dol

Cette liste n'est qu'indicative et d'autres exclusions peuvent être imposées au sein des conditions particulières de chaque contrat.

## **II. La responsabilité civile de l'association vis-à-vis des tiers**

La responsabilité civile de l'association en droit commun se divise en deux catégories : la responsabilité contractuelle (A) et la responsabilité délictuelle (B). Les développements qui suivent ne sont qu'une synthèse du droit classique des obligations.

### **A. La responsabilité contractuelle**

Cette responsabilité intervient lorsqu'un contrat est passé entre l'association et un tiers. Les dispositions du code civil s'appliquent à l'association comme à n'importe quel autre type de contractant. Seront succinctement et successivement rappelées : les conditions d'engagement (1), les exonérations (2), les limitations (3) et enfin les sanctions (4).

#### **1. Les conditions d'engagement**

Il faut partir d'une évidence : pour qu'il y ait responsabilité contractuelle il est nécessaire d'avoir un contrat entre les parties au litige. En effet, le code civil article 1134 affirme que « *Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites.* » Par conséquent tout manquement à une obligation contractuelle doit permettre au créancier de cette obligation d'aller chercher réparation auprès du débiteur défaillant, mais uniquement dans la mesure où un tel manquement a entraîné un préjudice. Le seul manquement contractuel n'implique pas nécessairement l'existence d'un dommage. Une fois cette condition préliminaire établie (besoin d'un contrat), il convient de se pencher sur les conditions d'engagement de la responsabilité contractuelle.

Cette réparation est basée sur les dispositions de l'article 1147 du même code qui précise :

*« Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. »*

La jurisprudence a créé le régime de responsabilité contractuelle en se basant sur cet article. Trois conditions sont nécessaires pour engager la responsabilité contractuelle :

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

une faute contractuelle comme fait générateur, un préjudice et un lien de causalité entre le préjudice subi et la faute contractuelle<sup>6</sup>.

La faute contractuelle résulte d'un manquement à une obligation contractuelle ou au retard dans l'exécution de cette obligation, ce qui fait dire à la doctrine que cette responsabilité n'est pas une responsabilité pour faute mais pour défaillance contractuelle<sup>7</sup>. Ce débat étant hors sujet, retenons la dénomination de faute contractuelle. La faute contractuelle peut résulter d'une inexécution totale ou partielle des obligations prévues au contrat. Cette notion varie en fonction du type d'obligation (de moyen ou de résultat). Elle peut également résulter du retard dans l'exécution de ces obligations. Enfin, rappelons qu'une faute contractuelle n'implique pas nécessairement l'existence d'un dommage.

Le préjudice quant à lui doit être certain, licite et prévisible. Cela signifie qu'il ne doit pas être simplement éventuel. Le préjudice futur peut être considéré au titre de la responsabilité contractuelle. La prévisibilité est la principale différence entre responsabilité contractuelle et extra contractuelle puisque seul le préjudice prévisible lors de la conclusion du contrat sera pris en compte. Seule exception à cette condition : la faute dolosive à savoir la faute avec l'intention de nuire ou avec la certitude qu'un dommage en résultera.

Quant au lien de causalité, seuls les préjudices qui sont la conséquence immédiate de l'inexécution contractuelle peuvent être indemnisés.

## **2. Les exonérations**

Elles sont triples : la force majeure (a), le fait d'un tiers (b) et la faute de la victime (c).

### **a/ La force majeure**

La force majeure a été définie classiquement par trois critères cumulatifs que sont l'imprévisibilité, l'irrésistibilité et l'extériorité vis-à-vis du débiteur. Cependant, les juges gardent un fort pouvoir d'appréciation de ces critères qui peuvent donc avoir une importance variable. Ainsi, l'imprévisibilité semble ne plus être un critère propre à la force

---

<sup>6</sup> Cass., Civ. 1<sup>ère</sup>, 18 novembre 1997 pourvoi 95-19516

<sup>7</sup> Philippe Letourneau, Droit de la Responsabilité et des Contrats, n°6 p. 6

majeure pour certaines chambres de la cour de cassation<sup>8</sup>. De même, la jurisprudence semble plus souple sur l'appréciation de l'extériorité. La force majeure n'est pas une exonération définitive. Elle met simplement en suspend l'exécution des obligations du contrat. Dès l'instant où l'évènement de force majeure cesse, le débiteur de l'obligation doit s'exécuter.

### **b/ Le fait d'un tiers**

Le tiers s'entend de toute personne extérieure au contrat, donc toute personne autre que les cocontractants. Les représentants des cocontractants ne sont pas des tiers. Le fait du tiers doit revêtir les éléments de la force majeure pour être exonératoire : il doit être imprévisible, irrésistible et extérieur. L'incertitude juridique sur l'appréciation de ces critères en matière de force majeure se transpose au fait du tiers.

### **c/ La faute de la victime**

Là encore, la faute de la victime, donc du créancier, doit revêtir les caractéristiques de la force majeure. Elle doit également être la cause exclusive du dommage pour être exonératoire. L'exonération est proportionnelle à la faute, ce qui signifie qu'une faute de la victime ayant contribué partiellement à la survenance du dommage n'exonérera que partiellement.

## **3. Les limitations**

Il convient de distinguer la clause limitative de responsabilité (a) de la clause pénale (b).

### **a/ Les clauses limitatives de responsabilité**

La clause limitative de responsabilité est la clause par laquelle les parties vont anticiper les conséquences de la mauvaise exécution de leurs obligations en prévoyant un plafond au-dessus duquel les indemnités dues ne pourront pas aller.

Le mécanisme du plafond est simple. En droit français, on indemnise l'entier préjudice, tout le préjudice mais uniquement le préjudice subi. Supposons un préjudice chiffré à 100 €, le droit français veut que la victime touche 100 € en réparation. Le plafond

---

<sup>8</sup> Cass., Civ. I ère, 9 mars 1994, Bull. n° 91, Cass., Com 1er octobre 1997, Bull. n° 240, Cass., Civ I ère, 6 novembre 2002

vient mettre un maximum à l'indemnité. Dans notre exemple, supposons un préjudice à 100 € et un plafond à 75 €. Dans ce cas, la victime pourra prétendre qu'à 75 €. En revanche, si le préjudice n'est que de 20 €, la victime touchera 20 € et non 75 €. Le plafond n'est pas un forfait, c'est un maximum.

Le plafond est défini au sein d'une clause dite limitative de responsabilité. Par conséquent le plafond est fixé lors de la conclusion du contrat c'est à dire avant la réalisation d'un éventuel préjudice. Cette solution est en ligne avec l'exigence de prévisibilité du dommage. La conclusion d'un plafond sera négociée entre les parties et peut, par exemple, être accordée contre une baisse du prix de la prestation.

Au nom de la liberté contractuelle, ces clauses sont parfaitement valables et les parties peuvent librement choisir de les insérer dans leurs contrats. La jurisprudence est cependant venue encadrer cette pratique dans un souci de protection contre les abus. En effet, le risque de ce genre de clause en cas de rapports contractuels déséquilibrés est de voir imposer à la partie faible au contrat des plafonds dérisoires. C'est à travers une saga jurisprudentielle s'étalant sur 10 ans que la pratique de cette clause a été encadrée<sup>9</sup>. Cette saga jurisprudentielle dite saga « Chronopost » a été allègrement commentée. Il faut en retenir que la clause limitative de responsabilité n'est pas valable si elle revient à vider l'obligation essentielle de son débiteur. Cette solution est fondée sur la théorie de la cause et sur l'article 1131 du code civil qui dispose :

*« L'obligation sans cause, ou sur une fausse cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet. »*

Une clause qui contredit l'obligation principale du débiteur rend sans cause l'obligation corrélatrice du cocontractant de payer le prix de la prestation. Cette solution fondée sur le droit commun revient à étendre la position législative retenue en droit de la consommation puisque rappelons que l'article L. 132-1 du code de la consommation dispose dans son premier alinéa :

*« Dans les contrats conclus entre professionnels et non-professionnels ou consommateurs, sont abusives les clauses qui ont pour objet ou pour effet de créer, au détriment du non-*

---

<sup>9</sup> Cass. com. 22 octobre 1996 (pourvoi n° 93-18632), Cass. com. 09 juill. 2002 (pourvoi n° 99-12554), Cass. ch. mixte 22 avril 2005 (pourvoi n° 03-14112), Cass. com. 30 mai 2006 (pourvoi n° 04-14974), et Cass. com. 13 juin 2006 (pourvoi n° 05-12619)

*professionnel ou du consommateur, un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat.* » et réputée non-écrite de telles clauses.

Cet article est précisé par l'article R. 132-1 du même code qui vient réputer abusive de manière irréfutable la clause insérée dans un contrat entre professionnel et non-professionnel ou consommateur qui a pour objet ou pour effet de :

*« 6° Supprimer ou réduire le droit à réparation du préjudice subi par le non-professionnel ou le consommateur en cas de manquement par le professionnel à l'une quelconque de ses obligations »*

La clause limitative de responsabilité est donc par principe valable dans un contrat régi par le droit commun à condition qu'elle ne vide pas de sa substance l'obligation essentielle du contrat. En revanche, dans un contrat entre professionnel et non-professionnel ou consommateur, ces clauses sont interdites et réputées non-écrites ce qui signifie que la victime pourra demander réparation sans même devoir faire constater l'illégalité de la clause limitative de responsabilité devant les juges.

## **b/ La clause pénale**

La clause pénale est la clause par laquelle les parties vont anticiper une éventuelle inexécution de leurs obligations en prévoyant les conséquences à donner à cette inexécution. Cette clause est définie à l'article 1226 du code civil :

*« La clause pénale est celle par laquelle une personne, pour assurer l'exécution d'une convention, s'engage à quelque chose en cas d'inexécution. »*

La clause pénale peut prendre différents aspects. Il peut y être stipulé le versement d'une somme d'argent, ou l'exécution d'une prestation en nature. L'indemnité peut être fixée globalement et définitivement. L'existence d'un préjudice n'est cependant pas nécessaire à son application puisque cette clause est une sanction civile prévue par les parties pour faire face à un manquement à leurs obligations. Elle s'applique du seul fait de cette inexécution<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Cass., Civ 3e 20 décembre 2006, BICC n°659 du 15 avril 2007

Cette clause est parfaitement valable, cependant elle est également encadrée afin de prévenir les abus. Ainsi le juge peut réviser le montant prévu par la clause pénale s'il juge que celui-ci est dérisoire comme le prévoit l'article 1152 du code civil :

*« Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter payera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte, ni moindre.*

*Néanmoins, le juge peut, même d'office, modérer ou augmenter la peine qui avait été convenue, si elle est manifestement excessive ou dérisoire. Toute stipulation contraire sera réputée non écrite. »*

#### **4. Les sanctions**

La responsabilité contractuelle se résout par des dommages et intérêts<sup>11</sup>. Ceux-ci doivent couvrir l'entier préjudice, ni plus ni moins. L'étendu du préjudice est donc à prouver par la victime. Cette évaluation du préjudice est faite par le demandeur, mais son appréciation relève du pouvoir souverain d'appréciation des juges du fond. L'étendue du préjudice sera définie au jour du jugement définitif.

L'exécution forcée, parfois avancée lors de manquements contractuels, ne nécessite pas nécessairement de préjudice. L'exécution forcée ne vise pas la réparation mais la concrétisation du contrat conclu.

Enfin, en vertu du principe de non cumul des responsabilités civiles contractuelle et extra contractuelle<sup>12</sup>, si un dommage se rattache à l'exécution d'un contrat, il n'est pas possible d'en demander la réparation sur le fondement de la responsabilité délictuelle, ni de cumuler une demande d'indemnisation de son préjudice sur la responsabilité contractuelle et une demande sur la responsabilité extra contractuelle.

---

<sup>11</sup> Article 1142 du code civil

<sup>12</sup> Cass., Civ., 11 janvier 1922, *Pelletier c. Doderet*

## **B. La responsabilité délictuelle**

La responsabilité délictuelle ou extra contractuelle se divise en trois catégories en droit civil : la responsabilité du fait personnel (1), la responsabilité du fait des choses (2) et la responsabilité du fait d'autrui (3). Les causes d'exonérations sont semblables à celles de la responsabilité contractuelle à savoir force majeure, fait du tiers et faute de la victime<sup>13</sup>.

### **1. La responsabilité du fait personnel**

Il s'agit ici du régime de base de la responsabilité civile en droit commun. Fondé en 1804 avec l'apparition du code civil, ce régime n'a pas été modifié dans le temps. Ce régime s'applique en ultime recours, lorsqu'aucun régime spécial de responsabilité ne peut s'appliquer. Lorsqu'il n'y a pas de contrat, lorsqu'il n'y a pas de droit spécial applicable à la situation litigieuse, le régime de responsabilité du fait personnel sera l'ultime possibilité pour faire reconnaître son préjudice et obtenir réparation. Les articles du code civil fondant ce régime sont très larges de par leur rédaction ce qui permet de l'appliquer à une multitude de situations.

L'article 1382 du code civil dispose : « *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 l'article 1383 du même code dispose que « *Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.* »

De cette rédaction simple apparaissent les trois éléments de la responsabilité à savoir la faute (a), le préjudice (b) et le lien de causalité entre la faute et le préjudice (c).

#### **a/ La faute**

A l'origine la faute pouvait être décomposée en deux éléments : un objectif et un subjectif. L'élément subjectif peut se définir par la conscience du caractère fautif de l'acte alors que l'élément objectif se définit par l'acte lui-même.

Cependant, l'élément subjectif a été progressivement abandonné par la jurisprudence puisque cet élément empêchait la victime d'engager la responsabilité d'une personne dépourvue de discernement. Nous pensons ici aux infans<sup>14</sup> et aux majeurs protégés. Le législateur est intervenu et a créé un régime spécial de responsabilité pour les

<sup>13</sup> Voir Partie 1, Chapitre 1, Section 1, II, A, 2. Les exonérations

<sup>14</sup> Enfant de moins de 7 ans

majeurs protégés ayant causé un dommage. Quant aux infans, leur responsabilité est régie par l'article 1384 du code civil encadrant la responsabilité des parents du fait de leurs enfants. La responsabilité pénale nécessite, encore aujourd'hui, la preuve de l'élément subjectif.

La responsabilité du fait personnel de l'article 1382 consacre donc la théorie de la faute « objective ». Pour engager la responsabilité de quelqu'un, il est donc nécessaire d'avoir un acte fautif. Un comportement n'a cependant pas besoin d'être défini comme fautif pour l'être, contrairement au droit pénal qui consacre le principe de légalité des délits et des peines selon lequel un acte ne peut être fautif que s'il est défini comme tel par la loi. Ce sont les juges qui vont, en application de leur pouvoir souverain d'appréciation, étudier pour chaque affaire le caractère fautif ou non d'un comportement. Ils se référeront pour se faire au standard du bon père de famille. Ils apprécieront donc le comportement de la personne par rapport au comportement qu'aurait eu une personne semblable mis dans la même situation mais ayant fait preuve de prudence et de diligence.

## **b/ Le préjudice**

La responsabilité délictuelle vise à rétablir le déséquilibre occasionné par la survenance d'un préjudice. Le but est de rétablir la victime dans la situation dans laquelle elle se trouvait avant de subir le préjudice. C'est pourquoi la responsabilité n'indemnise que le préjudice, tout le préjudice mais uniquement le préjudice. La victime ne doit pas s'enrichir du fait d'avoir subi un dommage.

Le préjudice doit être certain. Par conséquent la simple éventualité de supporter un dommage n'est pas indemnisable. En revanche, un préjudice futur peut être certain.

Le préjudice doit être direct, c'est-à-dire que la victime doit avoir été personnellement impactée par le dommage pour être indemnisée. La question se pose de savoir si les proches de la victime peuvent obtenir réparation. Ces proches sont appelés victimes par ricochet et la jurisprudence leur accorde une indemnisation. Le préjudice indemnisé n'est cependant pas celui subi directement par la victime. Cependant, la condition d'avoir subi un dommage direct reste remplie. En effet, ces proches seront indemnisés du préjudice directement subi du fait que la victime ait subi elle-même un dommage. Il est nécessaire que le préjudice par ricochet puise sa source dans le préjudice originel.

Enfin le préjudice doit être légitime. Une victime ne pourra pas se prévaloir d'un dommage illicite ou immoral.

Trois types de préjudices sont indemnisables. Le préjudice matériel qui touche les biens de la victime, le préjudice corporel qui touche la personne de la victime et le préjudice immatériel qui couvre tous les préjudices qui ne sont ni matériels ni corporels. Les préjudices économique, financier, ou moral sont des préjudices immatériels.

### **c/ Le lien de causalité**

Pour prétendre à être indemnisée, la victime devra démontrer que le préjudice qu'elle a subi a été causé par le fait générateur fautif qu'elle vise. Ceci ne pose aucun problème lorsque le dommage provient d'une cause unique. En cas de pluralité de causes, deux théories s'affrontent.

La théorie de l'équivalence des causes aussi appelée théorie de l'équivalence des conditions : tous les évènements qui ont contribué à la survenance du dommage sont considérés comme causes du dommage. Cette théorie permet de remonter très loin dans la chaîne des évènements qui sont intervenus. L'application de cette théorie permet de mettre en cause une multitude d'acteurs, pour ne pas dire l'ensemble des acteurs intervenant dans la chaîne d'évènements ayant conduit au dommage.

La théorie de la causalité adéquate : ne seront pris en compte que les éléments ayant directement contribué à la réalisation du dommage. Les juges vont ainsi chercher ce qu'ils nomment la cause « impulsive et déterminante ».

Souvent le juge applique la théorie de la causalité adéquate. La théorie de l'équivalence des conditions sera toutefois retenue ponctuellement, en cas de dommage causé par un groupe par exemple. Dans tous les cas, ce sera à la victime de prouver ce lien de causalité, en plus de son dommage et son préjudice.

En aérien, le modèle de « Reason » est souvent utilisé afin de déterminer les causes d'un accident. Selon ce modèle, une multitude de plaques trouées sont en mouvement. Aucun trou n'est aligné, jusqu'au moment où tous les trous s'alignent et où l'accident devient inévitable. Ce schéma est très utile afin de déterminer les causes techniques ayant conduites à l'accident. Il est d'ailleurs utilisé par le BEA pour son enquête technique. Ce schéma permet également d'illustrer la différence entre les deux théories de causalité.

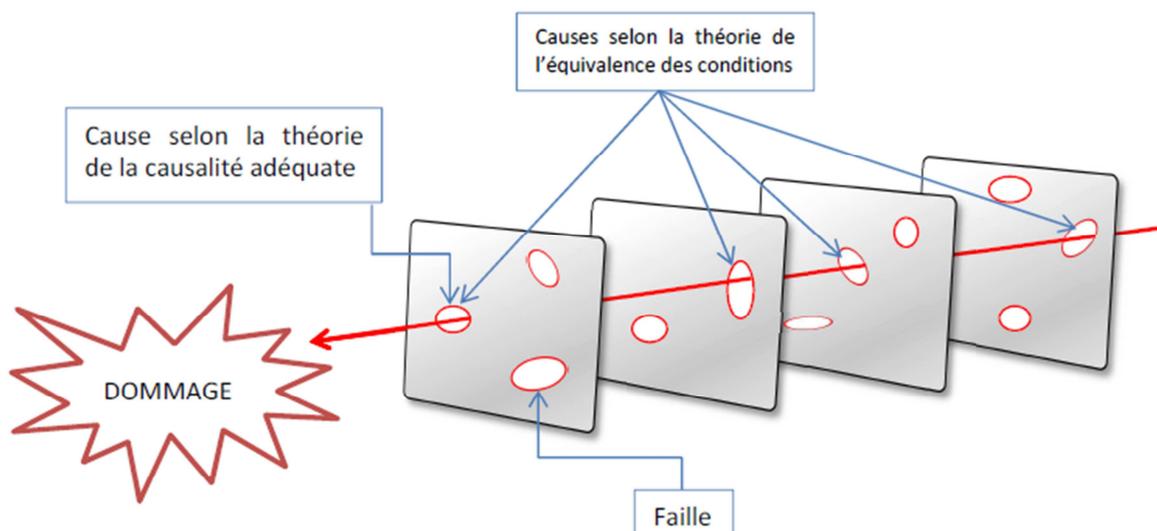


Figure 2 Modèle de Reason adapté aux théories de causalité

## 2. La responsabilité du fait des choses

Ce régime de responsabilité est fondé sur l'article 1384 alinéa premier du code civil. Celui-ci dispose :

« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »

Cependant la rédaction du texte impose des précisions qui seront données par la cour de cassation. La Haute juridiction va en effet encadrer ce régime de responsabilité. L'arrêt reconnu comme fondateur de la responsabilité du fait des choses est l'arrêt Teffaine rendu le 16 juin 1896<sup>15</sup>. La cour de cassation fait de la chose une source de responsabilité. Il faudra attendre l'arrêt Jand'heur<sup>16</sup> pour que la cour structure ce régime en attachant la responsabilité à la garde et non à la chose elle-même. Depuis cet arrêt, le régime de responsabilité du fait des choses est basé sur une présomption de responsabilité du gardien de la chose.

Ce régime s'applique dès l'instant où une chose est en cause dans la survenance du dommage et qu'aucun autre régime spécial ne peut s'appliquer. Etant un régime de droit

<sup>15</sup> Cass., Civ., 16 juin 1896, DP 1897, I, 433

<sup>16</sup> Cass., Ch. Réunion, 13 février 1930

commun, l'indemnisation n'est pas plafonnée et l'entier préjudice sera indemnisé. Ce régime est donc particulièrement favorable aux victimes de choses. Les deux principaux régimes spéciaux de responsabilité du fait des choses sont le régime des véhicules terrestres à moteur et le régime des produits défectueux. Ces régimes ne seront pas étudiés ici.

La responsabilité du fait des choses est un régime de responsabilité dit objectif ou de plein droit. Cela signifie qu'il est basé sur une présomption de responsabilité, ici du gardien de la chose. La responsabilité de plein droit peut se définir comme étant une responsabilité automatique prévue par le législateur. A charge pour le gardien ici de prouver qu'il n'est pas intervenu dans la survenance du dommage. Les seules causes d'exonérations sont donc la force majeure qui exonère totalement, le fait d'un tiers (qui doit répondre aux critères de la force majeure) et la faute de la victime qui exonère partiellement.

Pour pouvoir engager la responsabilité d'une personne sur le fondement de la responsabilité du fait des choses, il faudra un dommage (a), un fait de la chose (b) ainsi que la garde de la chose (c).

### **a/ Le dommage**

Le dommage ici n'a rien de particulier par rapport aux définitions données supra. Ce dommage peut être matériel, corporel ou immatériel.

### **b/ La chose et le fait de celle-ci**

Pour qu'il y ait responsabilité du fait des choses il est nécessaire d'être en présence d'une chose et d'un fait de cette chose.

La chose n'est pas définie par le code civil ni par la jurisprudence ou la doctrine afin de ne pas limiter l'étendue de la responsabilité liée à celle-ci. Ainsi, la chose s'entend de façon extrêmement large : elle peut être inerte ou en mouvement, viciée ou non, matérielle ou non, dangereuse ou non, mobilière ou immobilière, manœuvrée par l'homme ou non... Son statut physique ou juridique est indifférent. Tous les objets peuvent entrer dans cette définition, mais aussi de la vapeur, du carburant, des aliments, des ondes etc. Deux types de choses ne peuvent cependant pas donner lieu à responsabilité sur le fondement de l'article 1384 al1 :

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

- Les res nullius ou les choses sans maître. On y trouve les éléments comme l'eau, l'air, ou même la Lune.
- Les res derelictae ou les choses abandonnées comme par exemple les déchets. Cette dernière exception connaît cependant elle-même certaines exceptions sur le terrain de la négligence.

Le corps humain n'est pas une chose, et l'article 1384 écarte de lui-même les choses incendiées qui ont un régime spécial.

Pour qu'il y ait responsabilité, il est nécessaire d'avoir un lien de causalité entre la chose et le dommage. On parle de la chose comme étant l'instrument du dommage. Une ancienne jurisprudence exigeait une faute pour établir la responsabilité du fait de la chose<sup>17</sup>. Cette position a été abandonnée. La chose doit simplement avoir eu un rôle actif dans la survenance du dommage. Ce lien de causalité s'appelle le fait de la chose. Différentes hypothèses ont été posées par la jurisprudence permettant de définir ce lien de causalité.

|                                                                | <b>La chose est en mouvement</b>                                                                                                                                                      | <b>La chose est inerte</b>                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>La chose est entrée en contact avec la victime</b>          | Il y a dans cette circonstance une présomption du rôle actif de la chose, ainsi que de l'anormalité de la chose. Le lien de causalité est présumé, la victime n'a pas à le prouver.   | Qu'il y ait eu contact ou non entre la chose et la victime, celle-ci devra prouver la position anormale ou le mauvais état de la chose ainsi que le rôle actif de la chose dans la survenance du dommage <sup>18</sup> . La victime doit donc ici apporter une double preuve. |
| <b>Il n'y a pas eu de contact entre la chose et la victime</b> | Aucune présomption, cependant l'article 1384 al.1 n'exige pas de contact entre victime et chose incriminée. Le lien de causalité doit donc être prouvé par la victime <sup>19</sup> . |                                                                                                                                                                                                                                                                               |

<sup>17</sup> Cass., Civ., 19 février 1941, *Dame Cadé*

<sup>18</sup> Cass., Civ., 2<sup>ème</sup>, 11 janvier 1995 ou Civ., 2<sup>ème</sup>, 11 septembre 2014

<sup>19</sup> Cass., Civ., 22 janvier 1940, *Poyer*, S. 1940, 1, p.19, DC 1941, p.101, note R. Savatier

### **c/ La garde de la chose**

Condition expressément exigée par l'article 1384 alinéa 1 du code civil, cette notion est définie par l'arrêt Franck rendue par la cour de cassation en 1941<sup>20</sup>. Ainsi, la garde juridique s'entend de l'exercice du triple pouvoir de contrôle, d'usage et de direction de la chose. La notion de garde est objective et exempte de toute condition de discernement. La notion de garde est appréciée au moment de la survenance du dommage. Ce même arrêt pose une présomption de garde du propriétaire de la chose. Cette présomption n'est cependant pas irréfutable, le propriétaire peut prouver qu'il n'avait pas la garde juridique de la chose au moment du dommage pour s'exonérer de sa responsabilité. La garde est transférée du propriétaire à un tiers chaque fois que ce tiers prend le contrôle, l'usage et la direction de la chose. Ce transfert peut intervenir de fait ou par un contrat. Dans le cadre d'un rapport entre commettant et préposé, le préposé n'a pas la garde de la chose<sup>21</sup>. Le commettant a la garde de la chose utilisée par son préposé du fait du lien de subordination entre les deux individus.

Par principe la garde est alternative, il ne peut y avoir qu'un seul gardien par chose. Ce principe connaît une exception : la garde collective retenue lorsqu'il est impossible de déterminer un responsable au sein d'un groupe. La garde est également indivisible, le gardien exerce les trois pouvoirs sur la chose ou alors n'est pas gardien.

Afin de déterminer le gardien de la chose une théorie a été élaborée par Bertold Goldman et reprise par la cour de cassation<sup>22</sup>. Il s'agit de la distinction entre la garde de la structure et la garde du comportement. Si le dommage est causé par le comportement de la chose, donc par la manière dont la chose est utilisée, le gardien sera l'utilisateur de la chose. En revanche si le dommage est causé par la structure même de la chose alors le gardien sera le fabricant ou le propriétaire de la chose.

### **3. La responsabilité du fait d'autrui**

L'article 1384 alinéa premier pose un régime général de responsabilité du fait des choses. La question qui se pose en lisant cet article est celle de savoir si un tel régime général a également été posé en matière de responsabilité du fait d'autrui. En effet, les

---

<sup>20</sup> Cass., Ch. Réunies, 2 décembre 1941 *Frank*

<sup>21</sup> Cass., Civ., 27 févr. 1929

<sup>22</sup> Cass., 5 janvier 1956, *Oxygène liquide*

alinéas suivant posent des régimes particuliers (commettants/préposés, parents/enfants, instituteurs/élèves, artisans/apprentis) mais peut-on parler de régime général ?

L'article 1384 du code civil dans sa totalité dispose :

*« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.*

*Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable.*

*Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre propriétaires et locataires, qui demeurent régis par les articles 1733 et 1734 du code civil.*

*Le père et la mère, en tant qu'ils exercent l'autorité parentale, sont solidairement responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.*

*Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;*

*Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.*

*La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.*

*En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun, par le demandeur, à l'instance. »*

Suite à l'arrêt Teffaine, l'idée d'un parallèle avec la responsabilité générale du fait des choses pour la responsabilité du fait d'autrui a émergé. La jurisprudence est cependant restée sourde à cette idée, se contentant des situations prévues par l'article du code civil précité.

Cependant le juge a le rôle d'adapter l'interprétation de la législation aux exigences de la société, et la cour de cassation a été amenée à élargir la responsabilité du fait d'autrui à une hypothèse non prévue par le code civil au visa de l'article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> : le cas des associations qui organisent et contrôlent à titre permanent le mode de vie d'une personne handicapée. L'association est alors responsable des faits de cette personne handicapée<sup>23</sup>. Cependant aucun régime général de responsabilité n'est posé. En effet, la cour encadre cette responsabilité de conditions.

L'évolution de la responsabilité du fait d'autrui peut intéresser à trois égards une association, et donc a fortiori un aéroclub : la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés (a), l'articulation de celle-ci avec la responsabilité propre du préposé (b) et la responsabilité de l'association sportive du fait de ses membres (c).

### **a/ La responsabilité du commettant du fait de ses préposés**

Initialement fondée sur une présomption de faute, la responsabilité du commettant du fait de ses préposés est devenue une responsabilité sans faute. A l'origine, la responsabilité du commettant n'était conçue que comme une garantie. La responsabilité du préposé était en première ligne et celle du commettant avait pour objet la garantie de la solvabilité du préposé.

Depuis l'arrêt Costedoat<sup>24</sup> la responsabilité du commettant est devenue une responsabilité principale. Le préposé se retrouve donc protégé dans la mesure où il agissait « *sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant* ». Un fait générateur du préposé de nature à engager sa responsabilité reste malgré tout nécessaire pour engager la responsabilité du commettant. Ici réside la subtilité du régime : le préposé commet un acte fautif et du fait de cet acte il ne sera pas condamné à indemniser. Son commettant le sera pour lui. Cette logique s'appuie sur le fait que le commettant tire un profit dans l'action du préposé et que si un dommage survient alors que le préposé agit simplement dans le cadre de ses fonctions, ce dommage fait partie de l'aléa et du risque attaché à cette activité. Pour simplifier, si le commettant peut tirer les bénéfices de l'action de ses préposés, il doit aussi pouvoir en assumer les conséquences.

<sup>23</sup> Cass., AP, 29 mars 1991, *Blieck*, JCP 1991, II, 21 673

<sup>24</sup> Cass., AP, 20 février 2000 *Costedoat*

Attention cependant, cette immunité du préposé ne signifie pas qu'il devient irresponsable. Ajoutons que la cour de cassation adopte une vision très large du lien de subordination, permettant ainsi une vision extensive du préposé et du commettant.

## **b/ L'articulation entre responsabilité du commettant et responsabilité propre du préposé**

Un aéroclub peut avoir des salariés. Il conviendra par conséquent d'étudier la responsabilité de ces salariés et l'articulation de celle-ci avec la responsabilité de l'aéroclub en tant que commettant (i) avant de se pencher sur la couverture d'assurance des salariés (ii).

### *i. La responsabilité du salarié*

Un aéroclub est certes une association, mais une association peut avoir des salariés. Nous l'avons vu en première partie, le commettant est responsable des faits de son salarié. La question qui se pose est celle de savoir si une responsabilité personnelle résiduelle reste à la charge du salarié. Il est nécessaire de rappeler dans un premier tant que la responsabilité du commettant est indépendante de la responsabilité personnelle du préposé, les deux régimes peuvent alors se cumuler. Le commettant est responsable si le préposé a commis une faute dans l'exercice de ses fonctions. Seulement ce régime de responsabilité est venu en complément du régime de responsabilité personnelle du préposé fondée sur l'article 1382 du code civil. L'objectif de cette responsabilité du commettant était d'offrir à la victime la possibilité d'être indemnisé même si le préposé est insolvable. On offre un second débiteur pour favoriser l'indemnisation de la victime.

C'est ensuite la cour de cassation qui est tombée dans une position extrême en offrant au préposé une immunité civile<sup>25</sup>. La victime peut assigner le commettant mais ne peut plus assigner le préposé. Cette immunité est offerte au préposé qui n'a pas excédé les limites de sa mission. Il ne faut pas confondre l'excès des limites de la mission et l'abus de fonction. L'abus de fonction recouvre trois hypothèses :

- Le préposé a agi sans autorisation : le commettant n'a pas autorisé le préposé à commettre l'acte considéré comme fautif ;

---

<sup>25</sup> Cass. AP., 25 février 2000, n° 97-17.378, n° 97-20.152 *Costedoat*

- Le préposé a agi hors des fonctions auxquelles il était employé : le préposé ne doit pas avoir trouvé dans ses fonctions les moyens de commettre sa faute (outils de travail, lieu de travail, clientèle du commettant, etc.) ;
- Le préposé a agi à des fins étrangères à ses attributions : le préposé doit avoir agi dans un intérêt personnel et non dans l'optique de mener à bien sa mission.

La seconde hypothèse peut poser problème aux aéroclubs dans la mesure où si un salarié commet une faute en utilisant un appareil appartenant au club ou dont le club avait la garde, les juges pourront considérer que le préposé a trouvé un moyen de commettre sa faute dans ses fonctions et l'immunité jouera.

La cour de cassation, consciente de la portée de sa décision, a ensuite limité l'étendue de cette immunité. Ainsi, celle-ci ne jouera pas même si le préposé a agi dans les limites de sa mission dans les hypothèses suivantes :

- S'il a été condamné au pénal pour avoir commis une infraction pénale intentionnelle<sup>26</sup> ;
- S'il a commis une infraction pénale intentionnelle même s'il n'a pas été condamné au pénal<sup>27</sup> ;
- S'il a commis une faute pénale qualifiée aux sens de l'article 121-3 du Code pénal<sup>28</sup> ;
- S'il a commis une faute civile intentionnelle<sup>29</sup> ;
- En revanche la commission d'une infraction pénale non intentionnelle ne suffit plus, depuis un arrêt de 2014, à faire tomber l'immunité du préposé<sup>30</sup>.

A la vue de ces hypothèses le préposé reste globalement à l'abri. Cependant une précision s'impose. Si en effet l'immunité paralyse l'action de la victime contre le préposé, celui-ci ne devient pas irresponsable pour autant puisque restent recevables l'action de la victime contre l'assureur du préposé ou l'action récursoire de l'assureur du commettant contre l'assureur du préposé.

L'abus de fonction permet au commettant de se dégager de sa responsabilité sur l'article 1384 alinéa 5 du code civil. L'excès des limites de la mission va faire tomber

<sup>26</sup> Cass. AP., 14 décembre 2001, n° 00-82.066

<sup>27</sup> Cass. crim., 7 avril 2004, n° 03-86.203

<sup>28</sup> Cass. crim., 28 mars 2006, n° 05-82.975

<sup>29</sup> Cass. civ. 2e, 20 décembre 2007, n° 07-11.679

<sup>30</sup> Cass. crim., 27 mai 2014, n° 13-80.849

l'immunité civile du préposé qui sera alors responsable personnellement sur l'article 1382 du code civil.

Trois situations sont donc possibles :

- Le commettant sera seul responsable si le préposé n'a pas commis d'abus de fonctions et n'a pas excédé les limites de sa mission ;
- Le préposé sera seul responsable s'il a commis un abus de fonctions et s'il a excédé les limites de sa mission ;
- Le commettant et le préposé seront responsables in solidum si le préposé a excédé les limites de sa mission sans commettre d'abus de fonctions.

Voilà pour la situation vis-à-vis de la victime. La question subséquente qui se pose est celle de savoir sur qui pèsera la responsabilité à terme. Lorsque le préposé bénéficie d'une immunité civile, le commettant ne peut exercer un recours subrogatoire contre lui<sup>31</sup>. A défaut d'action récursoire, le commettant peut toujours exercer une action personnelle contre son préposé. Dans la majorité des cas le lien de subordination découle de l'existence d'un contrat de travail entre le commettant et le préposé. L'action personnelle sera donc fondée sur la responsabilité contractuelle en raison du contrat de travail. Le commettant ne pourra cependant agir contre son préposé que si ce dernier a commis une faute lourde. Enfin, si l'assureur du commettant a indemnisé la victime, le code des assurances interdit à l'assureur de se retourner contre le préposé sauf cas de malveillance<sup>32</sup>. La jurisprudence a toutefois admis que si l'assureur du commettant a indemnisé la victime, il peut se retourner contre l'assureur éventuel du préposé<sup>33</sup>.

#### ii. La couverture d'assurance du salarié

En tant qu'employeur, l'aéroclub pourra souscrire une garantie responsabilité civile professionnelle pour se couvrir contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité du fait de ses salariés. Cette couverture n'étant pas aéronautique elle ne sera pas détaillée ici. Le droit commun s'appliquera.

En revanche, la question peut se poser de la couverture d'assurance des salariés lorsque l'aéroclub met à leur disposition ses appareils pour des vols de loisir à titre privé. Il

<sup>31</sup> Cass. civ. 2e, 20 décembre. 2007, n° 07-13.403

<sup>32</sup> Article L. 121-12 alinéa 3 du code des assurances

<sup>33</sup> Cass. civ. 1re, 12 juillet 2007, n° 06-12.624 et 06-13.790

est nécessaire bien évidemment que ces salariés soient titulaires des brevets, licences et qualifications nécessaires. Deux hypothèses sont envisageables dans ce cas de mise à disposition. Le salarié peut être considéré comme n'importe lequel des pilotes membres de l'aéroclub, auquel cas le salarié devra souscrire des garanties en son nom et pour son compte. Le salarié peut également bénéficier d'un régime préférentiel du fait d'appartenir à l'aéroclub.

En effet, l'aéroclub du fait de ses activités aura souscrit un contrat d'assurance aéronef, lequel comprendra une garantie corps, une garantie RC, et quasi systématiquement un rachat des exclusions des risques de guerres et autres périls assimilés. L'aéroclub peut tout à fait décider d'étendre le bénéfice de ces garanties à ses salariés. Les salariés seront dans ce cas nommés assurés additionnels sur la police de l'aéroclub. A noter que ce type de couverture est souvent subordonné à une renonciation à recours.

### **c/ La responsabilité de l'association sportive**

Cette responsabilité du fait d'autrui est une extension de la jurisprudence Blicek à « ceux qui contrôlent l'activité d'autrui ». Deux arrêts de la cour de cassation viennent opérer cette extension pour des clubs de rugby<sup>34</sup>. Certes il y a une grande différence entre un aéroclub et un club de rugby, cependant le raisonnement de la cour de cassation dans ces arrêts est formulé de sorte qu'une extension aux associations aéronautiques n'est pas exclue le jour où un cas se présentera aux juges. En effet, la cour dispose : « *les associations sportives ayant pour mission d'organiser, de diriger et de contrôler l'activité de leurs membres au cours des compétitions auxquelles ils participent sont responsables, au sens de l'article 1384, alinéa 1, du code civil, des dommages qu'ils causent à cette occasion* ».

Ici encore aucun principe général n'est posé. Le club ne sera responsable du fait de ses membres qu'à condition qu'il organise, dirige et contrôle l'activité par laquelle le dommage est survenu. De plus, le dommage doit intervenir au cours d'une compétition. Notons cependant que ce nouveau régime de responsabilité fait fi des conditions d'incapacité juridique de l'arrêt Blicek. On passe avec ce régime d'un « risque autorité » à un « risque activité »<sup>35</sup>. De plus, l'encadrement de l'activité d'autrui n'est plus permanent mais temporaire. Il faut dorénavant considérer que dès l'instant où le club sportif donne

<sup>34</sup> Cass., 22 mai 1995, Bull. civ., II, n°155 (deux arrêts)

<sup>35</sup> Selon la formulation de M. Duplat, Premier avocat général, dans son avis sur l'arrêt n°559 du 29 juin 2007

des directives et que le sportif accepte et exécute ces directives, le club est responsable des dommages survenant du fait de cette exécution.

Initialement limité aux compétitions, la jurisprudence est venue étendre ce nouveau régime de responsabilité aux phases d'entraînement<sup>36</sup> et à d'autres sports<sup>37</sup>. Attention donc pour les pratiquants sportifs de l'aviation de loisir, et plus particulièrement les voltigeurs et les pilotes participants à des tentatives de records et des compétitions. Le club peut être responsable de leurs faits par une lecture extensive de la jurisprudence.

La jurisprudence vient poser un garde-fou à ce régime de responsabilité des associations sportives. En effet, la cour écarte la responsabilité du club « *dès lors qu'aucune faute caractérisée par une violation des règles du jeu et imputable à un joueur même non identifié, membre de l'association, n'est établie* »<sup>38</sup>. La faute sportive et la faute civile sont deux fautes différentes et elles sont autonomes l'une de l'autre. Dès lors, la qualification de la faute caractérisant une violation des règles du jeu est essentielle. Pour qu'il y ait faute civile dans la pratique du sport il ne suffit pas de violer les règles du jeu. La sécurité dans le jeu doit être atteinte par la faute. La faute civile peut donc recouvrir les actes de brutalité volontaire et les comportements dangereux contraires à l'esprit du jeu. La faute qui permet d'engager la responsabilité du club est donc la faute contraire à la pratique loyale du sport.

Pour résumer, le club est responsable si, au cours d'une activité où il dirige, contrôle et organise l'implication de ses membres dans cette activité, un de ses membres commet une faute contraire à la pratique loyale du sport.

---

<sup>36</sup> Cass., 21 octobre 2004, Bull., civ., II, n°477

<sup>37</sup> Cass., 13 janvier 2005, Bull., civ., II, n°10 pour du football, Cass., 2<sup>ème</sup> civ., 23 septembre 2004 pour du karaté et même Cass., 2<sup>ème</sup> civ., 12 décembre 2002 pour des majorettes

<sup>38</sup> Cass., 20 novembre 2003 ; confirmé par Cass., 13 mai 2004, Bull. n° 232, Cass., 21 octobre 2004 Bull. n° 477, Cass., 22 septembre 2005 Bull. n° 234, Cass., 5 octobre 2006 Bull. n° 257

## **Section 2 : Les garanties d'assurances de droit commun**

Une multitude d'assurances différentes peuvent être conclues par une association. Nous n'évoquerons brièvement que l'assurance généralement proposée aux associations (I), l'assurance des véhicules terrestres à moteur (II) et l'assurance des infrastructures (III).

### **I. La garantie responsabilité civile générale des associations**

Seront successivement vu l'assuré (A), l'objet de la garantie (B) et les exclusions (C).

#### **A. L'assuré**

L'association est souscriptrice de la garantie. Elle est également considérée comme assurée. En revanche, s'il y a bien un seul souscripteur, il y a plusieurs assurés au titre de cette garantie. En effet, celle-ci peut couvrir les représentants légaux ou statutaires de l'association ainsi que le dirigeant pendant la durée de son mandat. Il conviendra donc de faire attention à l'articulation entre la garantie RC générale association et la garantie RC mandataires sociaux<sup>39</sup>. Peuvent également être couverts les membres du bureau de direction, les préposés salariés ou non, les aides bénévoles et les membres de l'association pendant leur participation aux activités garanties.

#### **B. L'objet de la garantie**

La garantie RC générale associations est une garantie de type responsabilité civile. Par conséquent elle vise à couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré telle que définie ci-dessus. Il s'agira en l'occurrence de couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré du fait d'un dommage causé aux tiers. Ce dommage devra se produire à l'occasion des activités garanties de l'association. Les préjudices causés aux participants de l'activité de l'association sont donc exclus. Ce dommage devra résulter d'un évènement fortuit dans les limites prévues aux conditions particulières.

---

<sup>39</sup> Voir Partie 1, Chapitre 1, Section 1, I, C, 2. L'assurance responsabilité civile des mandataires sociaux

Parmi les activités de l'association qui peuvent être garanties, des dispositions spécifiques peuvent concerner par exemple :

- l'occupation temporaire de locaux : la garantie couvrira les conséquences pécuniaires des dommages matériels et immatériels consécutifs subis par les biens mobiliers ou immobiliers mis à disposition de l'association à titre gratuit ou onéreux pour les besoins de l'activité de l'association. Cette garantie ne vaut cependant que pour une durée d'occupation inférieure ou égale à 15 jours ;
- l'intoxication alimentaire : pour les dommages corporels subis par les tiers résultant de l'absorption de boissons ou d'aliments préparés ou servis par l'association ;
- la levée d'obstacle : pour les dommages subis par les tiers résultant de dommages causés par l'assuré du fait du déplacement d'un bien n'appartenant pas à l'assuré ou dont l'assuré n'a pas la garde. L'assuré doit être contraint d'effectuer ce déplacement et le bien ne doit pas être directement concerné par les activités de l'association ;
- le vol : le vol s'entend de la soustraction frauduleuse de la chose d'autrui. Le vol commis par un préposé est couvert à condition qu'il ait été commis dans l'exercice de ses fonctions, que la victime soit un tiers et que des poursuites pénales soient engagées ;
- la faute intentionnelle du préposé dans la mesure où le recours est effectué par un autre préposé ;

Certains assureurs proposent une garantie extrêmement intéressante pour un aéroclub au titre de ce contrat d'assurance RC générale des associations : une garantie dite RC liée aux aéronefs qui peut couvrir les dommages subis par un tiers en raison d'une opération d'entraide, d'assistance, de « coup de main » occasionnel. Cette garantie s'appliquera si l'opération est effectuée à titre gratuit sur un aéronef dont l'association n'est pas ni propriétaire ni gardienne au sol ou au cours du vol de contrôle de cette opération d'entretien. Cette garantie s'appliquera également au déplacement manuel d'un aéronef dont l'association n'a ni la propriété ni la garde.

Le contrat peut également prévoir la couverture des dommages subis par les personnes apportant leur aide bénévole dans le cadre des activités garanties.

### **C. Les exclusions**

Sont exclus les dommages aux véhicules terrestres à moteur soumis à l'obligation d'assurance. Les dommages causés ou subis par un aéronef au titre de la levée d'obstacle sont exclus. Est également exclu le vol d'objets précieux, de billets de banque, d'espèces ou d'objets loués ou confiés à l'association. Les dommages aux biens ou animaux dont l'association est propriétaire ou dépositaire ne seront pas couverts. Le contrat d'assurance liste également comme exclusions les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile du fait de dommages :

- liés aux aéronefs et aux parachutistes,
- liés à la qualité de gestionnaire, utilisateur de terrain, exploitant de plateforme aéronautique ou d'aérodrome ou de distributeur de carburant,
- liés aux activités mécaniques à but lucratif, ou des garages à but lucratif, des restaurants à but lucratif, ainsi que ceux dont l'exploitation ou la gérance a été confiée à une entreprise commerciale ou à un tiers même membre du club,
- liés à des treuils fixes ou mobiles, câbles ou tout autre dispositif de lancement d'aéronef ou d'aérostat,
- liés à la qualité d'organisateur de manifestations aériennes, d'épreuves, compétitions et manifestations dans les lieux ouverts ou non à la circulation publique (y compris les essais préparatoires) comportant ou non la participation de véhicules à moteur,
- encourus sur le fondement de la présomption établie par les articles 1792 et suivants du code civil à propos des travaux de construction, de l'architecture et celle encourue personnellement par les sous-traitants, sous entrepreneurs et tâcherons,
- liés aux immeubles dont l'association est propriétaire, locataire ou occupant ainsi que ceux résultant d'incendie, explosions, implosions, de phénomènes d'ordre électrique et des dégâts des eaux

## II. L'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur

L'assurance VTM est connue, tout le monde y est confronté. Cette obligation d'assurance touche également les associations qui utilisent des VTM. Une énième présentation de l'assurance obligatoire VTM n'est pas nécessaire. Pour simple rappel et en guise d'évocation, l'assurance obligatoire des VTM est l'assurance dite tiers c'est-à-dire l'assurance qui vise la responsabilité civile de l'assuré vis-à-vis des tiers victimes. Aucune obligation d'assurance n'est requise pour le conducteur ou les dégâts matériels au véhicule lui-même. La question qui va se poser ici est celle de l'articulation entre cette assurance obligatoire et les polices aéronautiques. Peut-on, par exemple, exclure un choc avion d'une police VTM pour le faire prendre en charge exclusivement par une police aéronautique ?

- Est-il possible d'exclure un choc avion des polices d'assurances obligatoires VTM pour intégrer ce sinistre à la police aéronautique ?

NON, l'assurance RC automobile est obligatoire pour les dommages matériels au moins jusqu'à 1 120 000 € (article R. 211-7 et A. 211.1, 3° du code des assurances).

Les exclusions sont limitativement énoncées aux articles R. 211-8 (exclusions principales), R. 211-10 et R. 211-11 (exclusions facultatives) du code des assurances. Les dommages aux avions ou la circulation sur un aéroport n'y sont pas prévus.

- Peut-on écarter l'application de ces articles ?

NON, la jurisprudence sanctionne toute dérogation à ces articles sans pour autant affirmer que ces articles réglementaires sont d'ordre public.

- Peut-on exclure les chocs avions par une exclusion contractuelle ?

Sous question : les exclusions contractuelles doivent-elles se limiter aux exclusions permises par le code des assurances et énumérées aux articles R. 211-10 et R. 211-11 du code des assurances ?

Il faut ici distinguer entre l'assurance obligatoire (assurance RC) et l'assurance facultative (assurance dommage) pour les VTM. Si la liberté contractuelle prévaut pour l'assurance dommage, l'assurance RC (obligatoire) est strictement définie par le code des assurances et on ne peut pas y intégrer des exclusions non prévues par les articles R. 211-8

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

et suivants du code des assurances. La prise en charge des dommages subis par un aéronef et causés par un VTM relève de la police RC VTM, et ne peut pas en être exclu.

La cour de cassation<sup>40</sup> affirme au visa des articles L. 211-5, R. 211-10, R. 211-11 et R. 211-13 du code des assurances l'attendu suivant :

*« Attendu qu'en se prononçant ainsi alors que la clause d'exclusion litigieuse n'étant pas du nombre de celles limitativement prévues par les textes susvisés, l'inobservation de cette clause illicite et partant réputée non écrite ne pouvait caractériser une faute à la charge de l'assuré, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision »*

• Peut-on considérer que l'aéronef est un bien confié au conducteur au sens de l'exclusion de l'article R. 211-8, 4° du code des assurances ?

Cet article dispose : *« Par dérogation aux dispositions qui précèdent, l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation :*

*4° Des dommages atteignant les immeubles, choses ou animaux loués ou confiés au conducteur à n'importe quel titre ; »*

La version antérieure de ce texte visait également le propriétaire et le gardien du véhicule. La jurisprudence, dans un des rares arrêts où le cas s'est posé<sup>41</sup>, a botté en touche :

*« les dispositions de l'article R. 211-8 4° du code des assurances, selon lesquelles l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation des dommages atteignant les immeubles, choses ou animaux loués ou confiés au conducteur à n'importe quel titre, reprises à l'article 8.3 des conditions générales de la police, ne peuvent davantage recevoir application en la cause, sauf là encore à priver la garantie souscrite de tout contenu, dès lors que l'activité principale de l'assurée consiste précisément à tracter et refouler des avions au moyen de véhicules spécifiques expressément visés au contrat »*

Selon la doctrine, pour qu'il y ait exclusion de l'objet confié il est nécessaire que le conducteur ait la garde juridique de la chose confiée. La garde juridique est constituée par l'usage, le contrôle et la direction (définition posée par l'arrêt Frank cf. supra) or le pilote garde la possibilité d'actionner les freins de l'appareil pendant les opérations de tractage (contrôle partiel) et la direction revient à l'agent extérieur qui supervise les opérations de

<sup>40</sup> Cass., 1<sup>ère</sup> civ., 14 novembre 2001, pourvoi n°98-21.694, Publié au bulletin

<sup>41</sup> CA Paris, 5 avril 2011, RG n° 10/14974 et 10/15498

tractage. La garde juridique ne se fractionne pas, par conséquent l'avion ne peut pas être considéré comme un bien confié au conducteur.

Sur la question de savoir si le véhicule tracteur et l'avion forment un ensemble indissociable au sens de la loi Badinter de 1985 de sorte que l'avion ne soit pas un tiers victime, la jurisprudence a répondu que non, dans la mesure où l'avion n'est pas destiné à être tracté, ni à faire du transport terrestre.

- Coassurance : garantie aéronautique en seconde ligne

A défaut d'exclusion, il est possible d'avoir des assurances en ligne. Lorsque le plafond de garantie de l'assurance VTM est atteint, la police aéronautique vient prendre le relai. Il faut pour cela que la police VTM soit en première ligne. Cet enchaînement doit bien être stipulé dans les deux polices pour ne pas tomber sous le régime des assurances cumulatives de l'article L.121-4 du code des assurances.

C'est entre autre ce qui a été tranché par la cour d'appel de Paris le 5 avril 2011. En résumé sur cet arrêt :

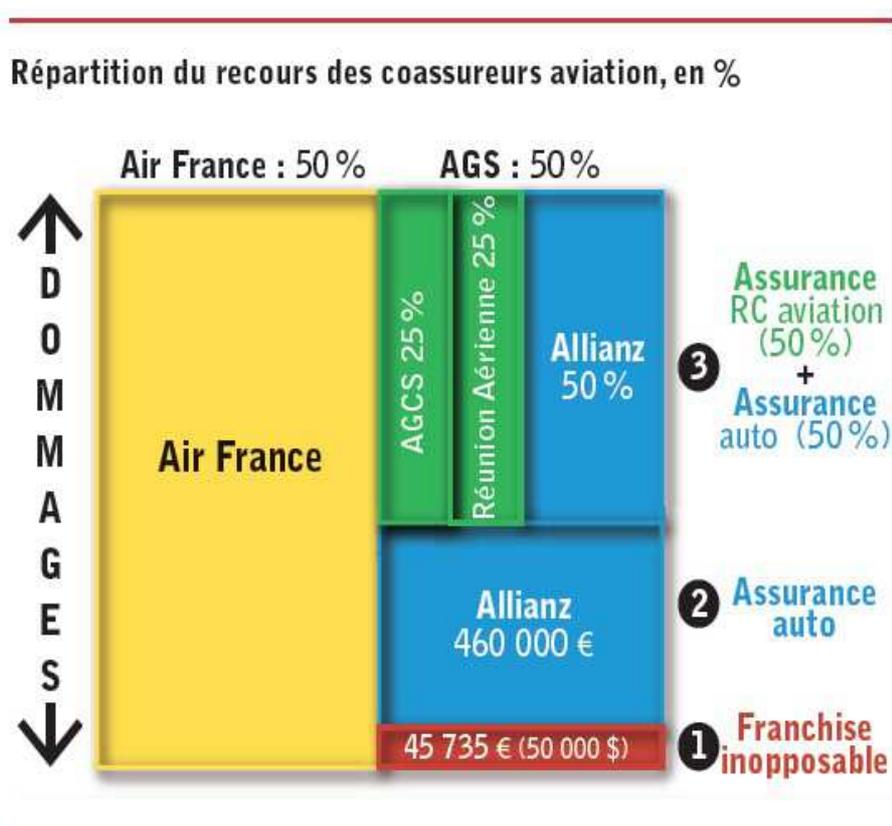


Figure 3 Lionel RAY, consultant en assurance, l'argus de l'assurance, 02/2013 – Revue N° 0848, JURISPRUDENCE JA, ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET ASSURANCES

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

### **III. L'assurance des infrastructures**

Qu'elle en soit locataire ou propriétaire, l'association aéronautique devra nécessairement avoir des infrastructures qu'elle devra assurer. Ne sont pas visés ici les aéronefs mais les hangars dans lesquels stationnent les aéronefs. Nous n'évoquerons pas l'obligation d'assurance qui pèse sur l'association, ni les assurances de droit commun régies par le code des assurances et que tout le monde connaît (la multirisque contre les incendies, la grêle etc.)

En revanche, du fait de la particularité des biens abrités dans le hangar et de leur grande valeur (les aéronefs), il existe une garantie aéronautique spéciale pour couvrir ce type de risque. Sa dénomination anglaise est plus explicite que son nom français puisqu'il s'agit de la garantie « Hangar keepers » ou garantie « biens confiés ».

Cette garantie ne fait pas partie du contrat d'assurance aéronef mais du contrat d'assurance responsabilité civile professionnelle aéronautique. Ce contrat comporte trois garanties : RC pendant l'exploitation, RC liée aux biens confiés et RC après livraison. Cependant, pour couvrir un besoin spécifique, une seule de ces garanties peut être souscrite isolément. Ce sera le cas lorsqu'un aéroclub utilise un hangar : il souscrira le contrat d'assurance aéronef et la garantie RC liée aux biens confiés à côté. Nous reprendrons une présentation classique de cette garantie en présentant l'objet de cette garantie (A), ses exclusions (B) et les obligations de l'assuré (C).

#### **A. L'objet de la garantie**

Cette garantie couvre la responsabilité civile de l'assuré lorsque celle-ci est engagée du fait de ses activités aéronautiques (qu'elles soient professionnelles ou non) à la suite de dommages corporels ou matériels causés à des tiers ou causés ou subis par les biens dont l'assuré est gardien ou dépositaire (aéronef compris). Lorsque la victime est un occupant, certaines exclusions et obligations ne lui seront pas opposables.

Cette garantie jouera donc lorsque les biens confiés à l'assuré auront subi un dommage ou auront causé un dommage à des tiers.

Cette garantie est valable tant au sol qu'en évolution. Pour les hélicoptères, il est d'usage de considérer qu'ils sont en évolution dès l'instant où le rotor tourne.

## **B. Les exclusions**

Sont exclus de la garantie les dommages provenant de :

- la faute intentionnelle
- les dommages liés aux risques de guerre sous réserve de rachat (cf. Annexe 2, 3 et 4)
- les dommages résultant de bruits, pollution, contamination, interférence (AVN46B) sauf si ces évènements ont pour cause ou provoquent la chute d'un aéronef, un incendie, une explosion, une collision ou un évènement imprévu en cours de vol
- le risque nucléaire (cf. Annexe 5)
- les dommages causés par tout VTM
- le contrôle d'aérodrome ou manifestation aérienne
- travaux accomplis par l'assuré ou ses préposés et qui n'entrent pas dans le cadre de leurs activités, ainsi que de l'emploi de personnel non qualifié et de l'utilisation de produits ou procédés dont l'usage est interdit par la réglementation
- les dommages en tant que locataire ou occupant mais cette exclusion ne vaut qu'à l'égard du propriétaire et des voisins
- les dommages causés après livraison
- l'utilisation pour le décollage et l'atterrissage/amerrissage d'un terrain non ouvert à la CAP ni autorisé par l'autorité compétente
- le non-respect des limites minimales d'altitude, ainsi que le non-respect des limites de poids et de centrage
- les évènements sportifs, tentatives de record, compétitions

Attention également à l'exclusion du champ de la garantie des dommages subis par ou causés par des biens, dont les aéronefs, dont l'assuré est le propriétaire, locataire, loueur ou emprunteur. Ces dommages seront également exclus lorsque ces biens sont utilisés pour les besoins propres de l'assuré.

### **C. Les obligations de l'assuré**

Les trois obligations de sécurité classiques de l'assuré s'appliquent également à cette garantie, à savoir l'utilisation d'un aéronef apte au vol d'un point de vue réglementaire et technique, l'utilisation de l'aéronef dans les limites des annotations de son CDN et l'utilisation par un personnel de conduite titulaire des brevets, licences, et qualifications valides exigées pour les fonctions occupées.

Ajoutons que si au moment d'un accident garanti, alors que l'aéronef reste dans les limites de poids et de centrage prévues à son certificat de navigabilité, le nombre de personnes présentes à bord est supérieur au nombre de places autorisées, le montant de l'indemnité sera réduit dans la proportion existant entre le nombre de places autorisées et le nombre de personnes présentes à bord.

## **Chapitre 2. Les spécificités aéronautiques applicables aux aéroclubs**

L'aéroclub est une association certes, mais une association avec un objet social peu banal : faire voler des appareils et des personnes. Par conséquent, bon nombre de spécificités doivent être appliquées afin que les assurances souscrites par l'aéroclub correspondent au mieux à son activité. Ces spécificités aéronautiques se retrouvent au sein d'assurances spéciales. Nous verrons dans un premier temps les conditions générales communes au contrat d'assurance aéronef (Section 1) avant de se pencher sur la convention annexe spéciale responsabilité civile des associations aéronautiques (Section 2).

### **Section 1 : Les conditions générales communes au contrat d'assurance aéronef**

L'assurance aérienne est basée sur différentes sources. Le code des assurances en est la base, mais cette base est complétée par différents textes issus de la pratique. L'assurance aérienne prendra la forme d'un contrat qui peut se décomposer en trois parties : les conditions générales communes, les conventions annexes régissant les garanties souscrites par le contrat, et les conditions spéciales qui vont adapter les conditions générales et les conventions annexes aux spécificités de l'assuré et de son activité. Les conditions particulières peuvent déroger aux conditions générales communes, aux conventions annexes et aux dispositions du code des assurances dès lors que ces dérogations ne portent pas sur des dispositions d'ordre public. Le Titre I du code des assurances est par principe d'ordre public, sauf quelques articles énoncés au sein de l'article L. 111-2 dudit code<sup>42</sup>. A contrario pour le Titre VII, l'article L. 171-2 du code des assurances énonce les articles qui sont d'ordre public<sup>43</sup>. Le Titre VII n'est donc pas par principe d'ordre public.

Les conditions générales communes énoncent les différentes garanties qui peuvent être souscrites au sein du contrat d'assurances aéronef.

---

<sup>42</sup> Ne sont pas d'ordre public les dispositions qui donnent aux parties une simple faculté et qui sont contenues dans les articles L. 112-1, L. 112-5, L. 112-6, L. 113-10, L. 121-5 à L. 121-8, L. 121-12, L. 121-14, L. 122-1, L. 122-2, L. 122-6, L. 124-1, L. 124-2, L. 127-6, L. 132-1, L. 132-10, L. 132-15 et L. 132-19.

<sup>43</sup> Les parties au contrat ne peuvent pas écarter les dispositions contenues dans les articles : L. 175-7, L. 175-8, L. 175-9, L. 175-12, L. 175-13, L. 175-14 (premier, deuxième, quatrième et cinquième alinéas), L. 175-15, L. 175-16 (deuxième et troisième alinéas), L. 175-19, L. 175-22 (premier alinéa), L. 176-3 et L. 176-4 (deuxième et troisième alinéas).

|                                               |                          |
|-----------------------------------------------|--------------------------|
| <b>GARANTIE « A »</b>                         |                          |
| Corps aéronef, Risques ordinaires             | Convention annexe « A »  |
| Corps aéronef, Risques de guerre et assimilés | Convention annexe « A1 » |
| Pièces détachées                              | Convention annexe « A2 » |

|                                                                               |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>GARANTIE « B »</b>                                                         |                          |
| RC accident aéronef à l'égard des personnes non transportées et des occupants | Convention annexe « B »  |
| RC « admise » à l'égard des passagers (Dommages corporels)                    | Convention annexe « B1 » |
| RC applicable aux associations aéronautiques                                  | Convention annexe « B2 » |

|                                                                 |                         |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>GARANTIE « C »</b>                                           |                         |
| Responsabilité du transporteur aérien : marchandises et bagages | Convention annexe « C » |

|                                                                                        |                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>GARANTIE « D »</b>                                                                  |                         |
| Individuelle à la place contre les accidents corporels liés à l'utilisation d'aéronefs | Convention annexe « D » |

Ne seront accordées que les garanties mentionnées expressément aux conditions particulières. Les conditions générales communes rappellent qu'en matière d'aviation, les risques couverts sont considérés comme appartenant aux grands risques<sup>44</sup>.

Les conditions générales communes n'accordent pas de garantie, ce n'est pas leur but. Pour avoir une garantie, il convient de souscrire une de celles prévues dans le tableau ci-dessus. Les conditions générales communes ont pour but de poser un cadre commun à l'ensemble des garanties énumérées ci-dessus et présentées dans cette étude. Les CGC posent donc une série d'exclusions valables pour l'ensemble des garanties pouvant être

<sup>44</sup> Article L. 111-6 du Code des assurances

souscrites au sein du contrat d'assurances aéronef (I), ainsi que des obligations mises à la charge de l'assuré étant précisé que la notion d'assuré ne renvoie pas aux mêmes personnes selon la garantie souscrite (II). Les CGC posent également un cadre en matière de formation et durée du contrat (III), et elles renvoient aux règles du code des assurances Titre I pour ce qui est de la déclaration des risques (rappelant qu'en cas de défaut la sanction est la déchéance) mais aussi pour ce qui est de la prime.

## **I. Les exclusions communes à tous les risques**

Ces exclusions sont de deux sortes. Les premières concernent les risques qui seront toujours exclus (A), les secondes excluent par principe certains risques mais les conventions annexes ou les conditions particulières du contrat peuvent y déroger (B).

### **A. Les risques toujours exclus**

Il est possible de partitionner en trois blocs les risques toujours exclus.

Le premier bloc concerne l'assuré lui-même puisque sont exclus les dommages ou les pertes résultant de la faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré. La faute intentionnelle se définit généralement comme la faute commise avec la volonté de causer le dommage. La faute dolosive serait le pendant contractuel de la faute intentionnelle qui, elle, serait délictuelle. Cependant la définition de ces fautes a suscité de nombreux débats au sein de la doctrine. Ces débats ne sont d'ailleurs toujours pas clos.

La participation de l'assuré à un crime permet également d'exclure la couverture du dommage. Enfin, sont exclus les dommages et pertes causés à l'instigation de l'assuré, à savoir sous son impulsion ou à son initiative.

Le second bloc est assez classique. Il s'agit d'une reprise par les assureurs français au sein des CGC (pour rappel les CGC et les conventions annexes sont rédigées par les assureurs) d'une clause standard du marché : la clause AVN 38 B relative au risque nucléaire, reproduite en annexe 5. Les CGC ne l'ont que partiellement reprise et retiennent finalement cette formulation :

Sont exclus toute perte ou tout dommage « *résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, provenant de la transmutation de*

*noyaux d'atome ou de la radioactivité ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle de particules »<sup>45</sup>.*

Enfin le troisième bloc peut être rattaché à l'aéronef et à l'utilisation qui en est fait. Sont ainsi exclus les dommages résultant de l'utilisation pour le décollage et/ou l'atterrissage d'un terrain ou d'un plan d'eau qui n'est pas ouvert à la CAP ou au moins autorisé par les autorités compétentes dans le respect de la réglementation. Le cas fortuit ou la force majeure permettent de contourner cette exclusion. Il est évidemment préférable de se poser dans un champ que de s'écraser sur un aérodrome. Si le terrain ou le plan d'eau est ouvert à la CAP ou autorisé par les autorités, (ce qui constitue le cas « normal » pour un atterrissage ou un décollage), la garantie sera acquise uniquement dans les limites d'utilisation prévues par le texte d'ouverture ou d'autorisation.

Est exclu également le dommage résultant de l'utilisation de l'aéronef sous les limites d'altitude de sécurité prévues réglementairement sauf cas fortuit ou force majeure. Cette altitude varie en fonction du lieu survolé et des caractéristiques de ce lieu. Il conviendra de se référer aux règles de l'air pour connaître cette altitude minimale.

Enfin, l'utilisation de l'aéronef en dehors de ses limites de poids et/ou de centrage prescrites techniquement exclut le dommage qui surviendrait.

## **B. Les risques exclus sous réserve de stipulation contraire**

Sont en premier lieu exclus par principe les dommages et les pertes résultant de l'utilisation de l'aéronef au sein de compétitions, tentatives de records, essais, et plus généralement tout évènement pour lequel la vitesse est un facteur essentiel de classement des concurrents. Cette exclusion peut être rachetée totalement ou partiellement par la souscription de garanties spécifiques propres à ce type de risque.

Sont également exclus par principe les risques dits de guerre et autres périls assimilés. Il s'agit là encore d'une reprise par les assureurs français au sein de leurs CGC d'une clause du marché : la clause AVN 48 B reproduite en annexe 2. Sont ainsi exclus les faits de guerre au sens large. Pour comparaison entre la clause AVN 48 B reproduite et les CGC, voici la rédaction de la clause d'exclusion de ces dernières :

---

<sup>45</sup> CGC article 3, b).

Sont exclus toute perte ou tout dommage occasionné par l'un des évènements suivants :

*« a) guerre civile ou étrangère, invasion, actes d'hostilité (avec ou sans déclaration de guerre), insurrection, révolution, loi martiale, rébellion, pouvoir militaire ou pouvoir usurpé ou tentative d'usurpation de pouvoir ;*

*b) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et troubles sociaux ;*

*c) tout acte commis à des fins politiques ou terroristes que les pertes ou dommages soient accidentels ou intentionnels,*

*d) tout acte de malveillance ou de sabotage ;*

*e) confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par ou sur ordre de tout gouvernement (qu'il soit civil, militaire ou de facto) ou de toute autorité publique ou locale ;*

*f) prise illicite de possession ou exercice illicite du contrôle de l'aéronef ou de l'équipage (y compris toutes tentatives de tels actes) commis par des personnes ou groupe de personnes se trouvant à bord de l'aéronef et agissant sans le consentement de l'assuré.*

*Lorsque pour l'une des causes énumérées à l'alinéa précédent, l'aéronef n'est plus sous la garde et le contrôle de l'assuré, ou de l'exploitant, ou d'une personne dont il répond, les effets du contrat sont suspendus pendant la durée de cette situation.*

*L'aéronef sera considéré à nouveau sous la garde et le contrôle de l'assuré après sa restitution en toute sécurité sur un aéroport approprié et non exclu des limites géographiques du contrat. L'assuré devra-pouvoir en prendre possession en dehors de toute contrainte, l'appareil étant au parking moteurs stoppés.*

*Toutefois, en cas de réquisition par les autorités françaises, il sera fait application des dispositions légales concernant les effets de la réquisition sur les contrats d'assurance, toutes les clauses et conditions du contrat restant applicables dans les cas où ces dispositions imposent le maintien de l'assurance ».*

Là encore cette exclusion est rachetable, soit par la convention annexe « A1 » et/ou la clause LSW 555 D pour la garantie corps, soit par la clause AVN 52 E pour la garantie responsabilité civile (cf. infra).

## **II. Les obligations de l'assuré**

Pour que la garantie soit engagée il est nécessaire que l'assuré remplisse un certain nombre d'obligations. L'aéronef utilisé doit être apte au vol réglementairement et techniquement. Il doit également être pourvu d'un CDN valide.

Ce CDN fixe les limites d'utilisation de l'appareil, ce dernier doit donc être utilisé dans ces limites.

Enfin, le personnel de conduite de l'aéronef doit être titulaire des brevets, licences et qualifications valides et conformes aux fonctions qu'il occupe à bord de l'appareil. Lorsqu'elles sont nécessaires au vol, le personnel doit également être en possession de certaines autorisations spéciales.

Les règles de l'air doivent également être respectées, que ce soit dans le cadre d'un vol IFR ou VFR.

Les CGC posent une exclusion de garantie en cas de non-respect de ces obligations, que ce non-respect ait été la cause ou non du dommage.

## **III. La formation et la durée du contrat**

Le contrat d'assurance étant un contrat, il devrait être formé lors de la rencontre des consentements mutuels de l'offrant et de l'acceptant, ici l'assureur et le souscripteur. Les CGC posent une règle différente puisque le contrat sera formé une fois qu'il est signé par le souscripteur et l'assureur. Le contrat produira ses effets à partir de la date fixée aux conditions particulières et, à défaut, au lendemain à midi (heure locale du lieu de souscription) du jour du paiement de la prime. Il en est de même pour les avenants au contrat.

Au cours du contrat, la prescription applicable à toute action est de deux ans à compter de l'évènement qui y donne naissance. Le tribunal compétent sera celui du domicile de l'assuré ou du lieu du sinistre.

Pour ce qui est de la résiliation, le Titre I du code des assurances s'applique classiquement<sup>46</sup>. En cas de résiliation en cours de période d'assurance, la prime couvrant la période s'étalant entre la résiliation et la fin initialement prévue de la période d'assurance

---

<sup>46</sup> Articles L. 113-1 et suivants du Code des assurances

n'est pas acquise à l'assureur qui devra la rembourser si cette portion de prime a été versée. Une exception toutefois s'applique si la résiliation a eu lieu à cause du non-paiement des primes.

## **Section 2 : La réforme du code des assurances et l'apparition du Titre VII**

Il conviendra de passer en revue les besoins et les objectifs de la réforme (I), le cheminement vers la réforme (II) et enfin le champ d'application du nouveau Titre VII (IV).

### **I. Les besoins et les objectifs de la réforme**

Au sein du code des assurances, aucune disposition spécifique ne concernait l'aviation avant la réforme du code. Le risque aviation étant pourtant très particulier, le besoin de dispositions adaptées s'est fait sentir. A défaut de telles dispositions, les assureurs et courtiers avaient recours au bricolage basé sur les dispositions du Titre I du code des assurances. Cependant ce Titre est destiné aux particuliers et est de nature très protectrice des intérêts de l'assuré. Cette protection n'est pas adaptée dans la mesure où l'aviation au sens large et général est une affaire de professionnels. Les professionnels n'ont pas besoin d'être surprotégés. Ajoutons que le Titre I du code des assurances est par principe d'ordre public. Cela signifie que ses dispositions ne peuvent pas être modifiées, notamment au sein d'un contrat. Le problème devient donc flagrant : le risque aérien doit être couvert et pour se faire il faut utiliser des dispositions mal adaptées auxquelles il est impossible de déroger. Ajoutons que l'aviation a des contraintes internationales que le Titre I n'intègre pas. Des difficultés sont apparues pour l'application des garanties dans le temps, ainsi qu'en matière de risques de guerre. Les délais de résiliations sont trop protecteurs.

Dès lors, les objectifs de la réforme sont simples :

- Donner le maximum de liberté aux parties contractantes
- Corriger les incohérences pratiques liées à l'application du Titre I
- Adapter la législation aux contraintes incontournables du marché international.

## **II. Le cheminement vers la réforme**

La réforme s'est opérée en 2011 avec l'ordonnance n°2011-839 du 15 juillet 2011 qui modifie le Titre VII du code des assurances (avant réservé aux risques maritimes). Il prévoit des dispositions spécifiques destinées à l'assurance aéronautique et aérienne. Ces dispositions pourront commencer à régir les polices se renouvelant ou prenant effet à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012.

La première différence avec le Titre I est que le nouveau Titre VII n'est globalement pas d'ordre public, sauf quelques dispositions.

La protection de l'assuré est bien moindre qu'avec le Titre I, ce qui n'est pas nécessairement une mauvaise chose. Cependant, il faut prêter attention à certains points du Titre VII qui prévoient notamment un renversement de la charge de la preuve : la mauvaise foi de l'assuré est présumée.

Les délais sont raccourcis en matière de paiement de primes et de déclaration des risques, les sanctions sont aggravées en cas de déclarations inexactes avec une annulation possible même en cas de bonne foi. Ce nouveau Titre VII est parfois incompatible avec les contrats de financement et fait appel à des notions maritimistes qui sont étrangères à l'aérien.

## **III. Le champ d'application du Titre VII modifié**

L'article L. 171-5 du code des assurances délimite le champ d'application de ce Titre VII. Il dispose pour sa partie relative à l'assurance aérienne :

*« Les contrats d'assurance aérienne et aéronautique souscrits par des personnes n'exerçant pas une activité commerciale ou à but lucratif sont soumis aux dispositions des titres Ier, II et III du présent livre.*

*Les contrats d'assurance aérienne et aéronautique souscrits par des personnes exerçant une activité commerciale ou à but lucratif au moyen exclusif d'aéronefs légers peuvent, sur option, être soumis aux dispositions des titres Ier, II et III du présent livre ».*

La volonté du législateur a été de préserver les intérêts des exploitants privés qui se voient refuser la possibilité de bénéficier des dispositions du Titre VII. En effet, le Titre I est protecteur alors que le Titre VII laisse une part importante à la négociation. Or si

l'équilibre peut se trouver entre les assureurs et les exploitants professionnels, il n'en va pas de même des exploitants privés qui s'apparentent plus à des consommateurs : ils pratiquent l'aviation en loisir et ne sont pas des spécialistes du droit et des assurances afférents à ces activités. Leurs intérêts vis-à-vis des assureurs doivent donc être préservés au sein du Titre I.

Le Titre VII est destiné aux personnes physiques ou morales poursuivant une activité commerciale, plus à même de négocier leurs conditions de garanties et de primes. Cependant le législateur n'a pas jugé bon de préciser si cette activité commerciale doit être aéronautique. Une entreprise du bâtiment qui a un jet privé ou un hélicoptère pour transporter ses cadres, par exemple, a-t-elle une activité commerciale au sens de cet article ? La jurisprudence ne s'est pas encore prononcée sur la question.

Une option est offerte aux exploitants commerciaux d'aéronefs légers (un débat existe pour savoir à partir de quelle MMD un aéronef n'est plus léger : 2,7 tonnes ou 5,7 tonnes). Si l'activité commerciale ou à but lucratif est exclusivement réalisée avec des aéronefs légers, alors l'exploitant peut choisir de bénéficier du régime protecteur du Titre I.

Compte tenu de ce champ d'application clairement défini, il est donc naturel que ce mémoire s'intéresse davantage aux garanties d'assurances régies par le Titre I plutôt qu'à celles régies par le Titre VII.

## **Partie 2. Les activités de l'aéroclub**

Les activités de l'aéroclub sont de deux sortes : les activités de bases que l'on pourrait qualifier de cœur de métier des aéroclubs, à savoir voler et faire voler (Chapitre 1) et les activités connexes de l'aéroclub (Chapitre 2).

### **Chapitre 1. Le cœur de métier des aéroclubs : voler et faire voler**

Voler et faire voler est la devise de l'Aéroclub Rennes Ille-et-Vilaine, et cette devise symbolise bien l'activité de base des aéroclubs, le cœur de métier du club. Pour voler il faut des appareils qui seront mis à la disposition des pilotes (Section 2). Mais la pratique de l'aviation de loisir bénéficie d'une convention annexe spéciale propre à l'assurance des associations aéronautiques : la convention annexe « B2 » (Section 1).

#### **Section 1 : La convention annexe « B2 » responsabilité civile applicable aux associations aéronautiques**

Cette convention annexe est un complément à la convention annexe « B » relative à la responsabilité civile accident aéronef à l'égard des occupants et des personnes non transportées. Comme son nom l'indique, il s'agit d'une garantie RC. Elle est donc subordonnée à la reconnaissance de la responsabilité de l'assuré pour être mise en œuvre.

La convention annexe « B2 » est issue de la loi n°89-1014 du 31 décembre 1989 mise en conformité le 1<sup>er</sup> octobre 1991. Elle est donc régie par le Titre I du code des assurances et n'a pas d'équivalent Titre VII.

La convention annexe précitée concerne les associations aéronautiques à condition qu'elles soient régies par la loi de 1901 et qu'elles aient pour objet la pratique et le développement des activités aéronautiques.

#### **Qui souscrit cette garantie ?**

La garantie prévue par la convention annexe « B2 » doit être souscrite par le président de l'association agissant pour le compte de l'association dans le cadre de son mandat, ainsi que pour le compte de la Fédération à laquelle l'association serait éventuellement affiliée.

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

### Quel est le champ d'application de cette garantie ?

La garantie est souscrite pour couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'association aéronautique dans le cadre de ses activités statutaires. Les garanties sont valables tant au sol qu'en évolution dans le cadre de vols :

- d'instruction
- de tourisme
- de déplacement pour affaire

Tous les vols effectués à titre onéreux sont exclus de la garantie. Cependant, cette exclusion est limitée dans la mesure où les baptêmes sont couverts, ainsi que les vols d'initiation et les vols pour traitements médicaux même lorsqu'ils sont effectués exceptionnellement à titre onéreux. Le « exceptionnellement » peut cependant poser problème.

### Quid des exclusions ?

Hormis les exclusions citées afin de délimiter le champ d'application, la convention annexe « B2 » ne prévoit aucune exclusion spéciale. Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a aucune exclusion. Simplement la convention annexe « B2 » n'ajoute aucune exclusion à celles prévues par la convention annexe « B » qui sera étudiée infra. La convention annexe « B2 » n'est pas indépendante, elle peut être souscrite uniquement en complément de la garantie prévue par la convention annexe « B ». Les exclusions des conditions générales communes s'appliquent également.

Sont toujours exclus les dommages causés à l'aéronef piloté par l'assuré responsable. La garantie corps s'applique alors.

### Au titre des dispositions spéciales, la convention annexe « B2 » prévoit-elle des spécificités ?

Les assurés au titre de la convention annexe « B » sont considérés comme des tiers dans leurs rapports réciproques pour l'application de la garantie prévue par la convention annexe « B2 ».

Seront couverts au titre de la garantie RC associations aéronautiques les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré en raison de dommages

corporels causés aux élèves pilotes et aux pilotes conduisant un aéronef. Cette extension s'applique uniquement à la condition que la victime soit un préposé bénévole de l'association aéronautique pendant leur service.

Une dérogation est apportée aux dispositions de la convention annexe « B » puisque la garantie s'appliquera en raison de dommages corporels ou matériels dont serait victime un autre assuré.

#### Quelles sont les obligations de l'assuré ?

L'assuré est tenu à une obligation de sécurité. La garantie est donc conditionnée aux différents éléments suivants :

Pour les baptêmes de l'air, vols d'initiation et vols pour traitements médicaux :

- Le pilote doit être titulaire d'une licence de pilote professionnel. A défaut d'une telle licence, le pilote devra avoir été agréé par l'assureur. L'information à l'assureur est donc primordiale avant la réalisation du vol pouvant engendrer un sinistre puisqu'une telle déclaration ne peut pas intervenir après le sinistre.
- En cas de baptême de l'air effectué à titre onéreux, un titre de transport devra être délivré au passager. Ce titre de transport devra répondre à la réglementation en vigueur, notamment pour ce qui est des mentions obligatoires. A défaut de délivrance d'un titre de transport conforme, l'association ne pourra pas se prévaloir des dispositions protectrices prévues par les régimes spéciaux de responsabilité du transporteur aérien (cf. infra).

Les conditions générales communes excluent de leurs champs d'application les vols où le personnel de conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des brevets, licences et qualifications en état de validité nécessaire pour entreprendre le vol conformément à la réglementation applicable. Cependant, la convention annexe « B2 » vient poser une exception puisque cette disposition n'est pas applicable pour les vols d'instruction, d'entraînement ou d'obtention du brevet de pilote à condition que ce vol soit effectué conformément aux dispositions légales réglementant l'instruction en vol.

## **Section 2 : La mise à disposition d'aéronefs**

Il conviendra d'étudier le régime de responsabilité (I) avant de se pencher sur l'assurance corps (II).

### **I. La responsabilité de l'aéroclub en cas de mise à disposition d'appareils**

Nous verrons ce que disent les textes (A) ainsi que l'évolution de la jurisprudence (B).

#### **A. L'encadrement légal de la responsabilité de l'aéroclub**

En cas de mise à disposition d'un aéronef, le code des transports dispose dans son article L.6131-4 :

*« En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.*

*Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable que si le tiers établit une faute de sa part. »*

Si le second alinéa concerne peu, voire même pas du tout les aéroclubs, le premier alinéa les concerne à plus d'un titre puisque bien souvent l'aéroclub sera à la fois le propriétaire et l'exploitant de l'appareil. En cas de mise à disposition de l'appareil aux membres en effet, le pilote membre de l'aéroclub qui prendra l'appareil ne sera pas l'exploitant. L'aéroclub est une association qui exploite l'appareil et se borne à mettre à disposition de ses membres un moyen nécessaire à la pratique de l'aviation de loisir contre le paiement d'une cotisation. Cette cotisation n'est autre qu'une participation aux frais, l'aéroclub n'ayant pas nécessairement de but lucratif.

Dès lors, la responsabilité de l'aéroclub peut être engagée du fait de la mise à disposition des appareils aux membres. Cette mise à disposition peut être un prêt, une location ou un affrètement. Le code des transports définit la location comme « *l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage* » (art. L. 6400-3) et l'affrètement comme « *l'opération par laquelle un fréteur met à la*

*disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage.* » (art. L6400-2 qui continue en affirmant que « *Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur* »).

La jurisprudence a cependant limité les recours contre l'aéroclub du fait de la simple mise à disposition d'un appareil en cas d'accident. Cet encadrement correspond à la logique selon laquelle l'aéroclub ne fournit qu'un moyen de voler. Le vol doit donc rester sous la responsabilité principale du pilote.

## **B. L'évolution jurisprudentielle du cadre de la responsabilité de l'aéroclub**

Cet encadrement a commencé avec un arrêt de 1995<sup>47</sup>. Il s'agissait en l'espèce d'un avion appartenant à un aéroclub aux commandes duquel était un membre du club. Il y avait également trois passagers. Peu après le décollage, l'avion est entré dans une couche nuageuse et a percuté une montagne en effectuant un demi-tour en raison des conditions météorologiques. Le pilote et deux passagers sont décédés, le troisième passager a été blessé. L'aéroclub avait simplement mis à disposition d'un de ses membres un avion, pourtant sa responsabilité a été engagée et la cour d'appel l'avait retenue. La cour d'appel avait en effet condamné in solidum l'aéroclub et les ayants-droit du pilote en se fondant sur le fait que l'aéroclub avait donné l'autorisation de décoller à un pilote non qualifié pour le vol sans visibilité alors que les conditions météorologiques étaient mauvaises. Ainsi l'aéroclub a commis une faute concourant à la survenance du dommage. La réponse de la cour de cassation est immédiate :

*« Qu'en statuant ainsi, sans répondre aux conclusions de l'association qui soutenait qu'elle n'avait aucun pouvoir pour donner des instructions [au pilote] ou lui interdire le vol et que ce dernier avait pris soin de décoller dix minutes avant l'ouverture de l'aéroport pour se soustraire à toute possibilité d'opposition du président ou d'un instructeur, la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences du texte susvisé ».*

La solution de la cour de cassation est extrêmement rassurante pour les aéroclubs puisqu'elle est très concrète. La cour ne s'est pas perdue dans des considérations juridico-théoriques. Un aéroclub est une association dont les membres ont une marge d'autonomie suffisante pour pouvoir décider d'entreprendre un vol ou non. A chaque pilote de se limiter lui-même en raison de ses qualifications et de la difficulté du vol entrepris par rapport à ses

<sup>47</sup> Cass., civ. 2<sup>ème</sup>, 3 mai 1995, pourvoi n°93-17.707

compétences. Le cas d'espèce relève davantage des facteurs humains que de la faute du club. Cette solution s'inscrit dans une logique rassurante au regard du courant jurisprudentiel de responsabilité des associations du fait de leurs membres.

Ajoutons que la DGAC est très consciente de cette impossibilité de surveillance des pilotes et de leurs comportements par l'aéroclub. Tous les pratiquants d'aviation de loisir auront reconnu ces affiches qui sont dans leurs clubs !



La seconde étape dans l'encadrement de l'engagement de la responsabilité de l'aéroclub par la cour de cassation est intervenue en 2004<sup>48</sup>. Là encore un avion appartenant à un aéroclub et piloté par un membre avec un passager s'écrase. Le passager est grièvement blessé. Un recours est formé contre l'aéroclub afin de le faire juger responsable de l'accident en tant que propriétaire de l'appareil et civilement responsable du pilote. La cour de cassation va rappeler l'article L. 141-4 du code de l'aviation civile (aujourd'hui L. 6131-4 du code des transports) en étendant son champ d'application au prêt (la lettre de l'article se limite à la location). De même, la cour de cassation assimile l'utilisateur à l'exploitant. Le débat portera sur la notion de tiers victime et la cour de cassation rendra cet attendu :

<sup>48</sup> Cass., civ. 1<sup>ère</sup>, 12 mai 2004, pourvois n°01-14.259 et 01-14.931

*« Attendu que les demanderesse au pourvoi principal et au pourvoi incident font grief à l'arrêt de les avoir déboutées de leurs actions contre l'Aéroclub d'Annecy en qualité de civilement responsable, et son assureur, la compagnie AGF, qu'il a mis hors de cause, alors, selon le moyen, que selon l'article 141-4 du Code de l'aviation civile, au cas de location ou de prêt d'un aéronef, le propriétaire et l'utilisateur exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés ; que pour déclarer hors de cause l'Aéroclub d'Annecy et son assureur, la compagnie AGF, et les dégager de toute responsabilité et obligation à garantie à l'occasion de l'accident de l'avion prêté par l'Aéroclub à un adhérent membre, la cour d'appel a énoncé que le passager transporté dans un aéronef n'était pas un tiers au sens de ce texte ; qu'en adoptant ainsi une conception limitative et restrictive de la notion de tiers, excluant les passagers transportés, ce qu'aucun élément ne justifiait, la cour d'appel a violé l'article 141-4 du Code de l'aviation civile par fausse interprétation ;*

*Mais attendu que la cour d'appel a jugé à bon droit que le passager transporté n'était pas un tiers au sens de l'article L. 141-4 du Code de l'aviation civile ; que les moyens ne sont pas fondés ; »*

La rédaction de cet arrêt est toutefois ambiguë. La cour de cassation va enfin fixer la responsabilité des aéroclubs du fait de la mise à disposition d'un aéronef dans un arrêt de 2010<sup>49</sup>. La solution posée par cet arrêt fixe définitivement le sort des aéroclubs.

En l'espèce un avion de tourisme s'est écrasé peu après son décollage. Sur les quatre personnes à bord, deux sont décédées et deux sont blessées. L'aéroclub est assigné, ainsi que son assureur RC et l'assureur de l'appareil. La cour de cassation a tranché sur la responsabilité de l'aéroclub à trois égards : sur le fondement d'un contrat de transport (1), sur le fondement d'une faute délictuelle de l'aéroclub (2) et sur le fondement de la responsabilité du fait des choses (3). A chaque fois, la cour de cassation a approuvé la cour d'appel d'Amiens<sup>50</sup>.

## **1. Le contrat de transport**

La question de savoir s'il y a contrat de transport est importante dans la mesure où si tel est le cas les dispositions du code des transports vont s'appliquer. L'aéroclub pourra

<sup>49</sup> Cass., civ. 1<sup>ère</sup>, 20 mai 2010, pourvoi n°09-65835

<sup>50</sup> CA Amiens, 8 janvier 2009, RG 08/3124, *Rev. Dr. transp.* oct. 2009, comm. 204 par Ph. Delebecque

alors être qualifié de transporteur aérien et l'engagement de sa responsabilité sera facilité pour les victimes et leurs ayants-droit. La cour de cassation suit le raisonnement de la cour d'appel d'Amiens qui avait noté qu'un aéroclub est une association, pas une entreprise de transport. Certes cette association peut faire du transport aérien par exemple en cas de baptême de l'air, mais en l'espèce il n'en est rien. L'association s'est limitée à mettre à disposition de ses membres un moyen nécessaire à la pratique de l'aviation légère moyennant le paiement d'une cotisation. En l'espèce l'aéroclub n'a pas participé à l'organisation du voyage, il a simplement mis un appareil à disposition de ses membres qui ont participé aux frais sans contrepartie supplémentaire. Ainsi la cour de cassation refuse la qualification de contrat de transport et confirme qu'il s'agit bien d'un contrat de mise à disposition.

Cette position avait déjà été retenue par la cour en 1989<sup>51</sup> qui retenait la mise à disposition d'un moyen de déplacement. Ce contrat est assorti d'une obligation de sécurité de moyen de l'association due à l'aléa existant. En revanche, si la victime a eu un rôle purement passif dans la survenance du dommage, l'obligation de sécurité devient une obligation de résultat<sup>52</sup>. Il faudrait cependant une faute dans la mise à disposition de l'aéronef, ce qui n'est pas le cas.

## 2. La faute délictuelle

Il s'agit ici de la responsabilité de l'aéroclub fondée sur l'article 1382 du code civil. La cour d'appel est une nouvelle fois suivie dans son raisonnement par la cour de cassation, raisonnement qui est on ne peut plus basique : l'aéroclub est intervenu dans le cadre d'un contrat de mise à disposition donc par application du principe de non cumul des responsabilités contractuelles et délictuelles la responsabilité ne peut être recherchée que sur le fondement contractuel à l'égard du membre adhérent.

A l'égard des tiers en revanche, la responsabilité délictuelle peut s'envisager. Dans ce cas les juges devront apprécier les faits et dire s'ils sont imputables à l'aéroclub ou en lien avec la causalité de l'accident. En l'espèce les faits invoqués ne sont pas imputables à l'aéroclub, à savoir : mauvaise préparation du vol, imprudence de l'équipage, mauvaises

<sup>51</sup> Cass. 1ère civ., 5 juillet. 1989, *Bull. civ. I*, no°283

<sup>52</sup> Cass. 1re civ., 21 octobre 1997, n°95-18558, *Juris-Data* n°1997-004147 ; *Bull. civ. I*, 1997, n°287 ; *D.* 1998, jurispr. p.271, note Ph. Brun. ; *D.* 1999, somm. p.85, obs. A. Lacabarats ; *JCP G* 1998, II, 10103, note V. Varet ; *Gaz. Pal.* 1999, jurispr. p.236, note J. Mouly

conditions météorologiques, surcharge de l'appareil, défaut de dépôt de plan de vol, défaut de qualification au vol de nuit.

Quant à l'application de l'article 1384 alinéa 5 du code civil relatif à la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés, il n'y a pas de lien de préposition entre l'aéroclub et le pilote car pour qu'il y ait lien de préposition il faut une relation d'autorité. Ce n'est pas le cas en l'espèce.

### 3. La responsabilité du fait des choses

La responsabilité du fait des choses est fondée sur l'article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du code civil. L'argumentation consistait à considérer que le pilote n'avait pas la garde de l'appareil accidenté mais que l'aéroclub l'avait conservée. La cour d'appel et la cour de cassation préfèrent se référer à la garde de la structure de l'appareil plutôt qu'à la garde matérielle. En effet, la garde a été définie comme l'exercice des pouvoirs de contrôle, d'usage et de direction sur la chose. La doctrine avait distingué la garde de la structure (le dommage intervient du fait de l'état de la chose) et la garde du comportement (le dommage intervient du fait de l'utilisation de la chose)<sup>53</sup>. La cour de cassation avait eu l'occasion de préciser cette théorie en réservant la mise en œuvre de la garde de la structure « *aux choses ayant un dynamisme propre et dangereux* »<sup>54</sup>.

Dans le domaine aéronautique, la cour d'appel de Grenoble a admis qu'un aéroclub puisse avoir la garde de la structure de l'appareil<sup>55</sup>. Cette solution a également été retenue par la cour de cassation en 2007<sup>56</sup> : la responsabilité de l'aéroclub ne peut être recherchée sur le fondement de la responsabilité du fait des choses qu'en sa qualité de gardien de la structure de l'aéronef.

Par conséquent il faudra se fonder sur l'enquête de la BGTA afin de savoir si l'appareil était en bon état au moment de la survenance du dommage. La mise à disposition

<sup>53</sup> B. Goldman, *La détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées*, th. Lyon, 1946 ; « Garde du comportement et garde de la structure », *Mélanges P. Roubier*, 1961, t.2, p.51s.– A. Tunc, « Garde du comportement et garde de la structure dans la responsabilité du fait des choses inanimées », *JCP G* 1957, I, 1384 ; « La détermination du gardien dans la responsabilité du fait des choses inanimées », *JCP G* 1960, I, 1952.

<sup>54</sup> Cass. 2<sup>ème</sup> civ., 12 novembre 1975, *JCP G* 1976, II, 18479, note G. Viney ; *D.* 1976, inf. rap. p. 28

<sup>55</sup> CA Grenoble, 1<sup>er</sup> avril 1968, *JCP G* 1969, II, 15752, note M. de Juglart et E. du Pontavice

<sup>56</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 février 2007 : *Juris-Data* n°2007-037658 ; *Bull. civ. I*, 2007, n° 89 ; *Resp. civ. et assur.* 2007, comm. 166 ; H. Groutel, « Garde de la structure – garde du comportement : le glas sonne-t-il ? », *Resp. civ. et assur.*, mai 2007, repère 5 ; A. Vignon-Barrault, « Promenades aériennes et vols d'agrément : attention danger ! (à propos d'un arrêt de la première chambre civile du 27 février 2007) », *Resp. civ. et assur.* oct. 2007, étude 16

de l'appareil emporte transfert de la garde du comportement de l'appareil au pilote. L'aéroclub ne peut donc être poursuivi si aucun défaut d'entretien n'apparaît.

## **II. L'assurance corps**

L'assurance corps se décompose en deux parties en fonction du risque couvert : le risque ordinaire (A) et le risque de guerre (B).

### **A. La garantie corps risques ordinaires**

Cette garantie sera définie (1) avant d'être détaillée quant à ses exclusions (2), obligations (3), et limites (4). Enfin seront évoquées les différences entre la convention annexe « A » Titre I et Titre VII (5).

#### **1. Définition**

L'assurance corps de l'aéronef est une assurance de dommage. Elle est donc indépendante d'une quelconque responsabilité. C'est une assurance de type « tout sauf » c'est-à-dire qu'elle vise à indemniser par principe les dommages entrant dans son champ d'application et uniquement par exception elle ne prendra pas en charge un sinistre. Le plus souvent la garantie corps reste à la charge du fréteur ou du loueur de l'appareil. Il est donc normal que ce soit l'aéroclub qui souscrive cette garantie et non les pilotes utilisant les appareils du club.

Il est à noter que les contrats négociés entre les fédérations aéronautiques et les assureurs ne proposent généralement pas de garantie corps. Par exemple, un pilote ULM qui prendra sa licence auprès de la FFPLUM peut s'assurer via cette fédération qui a négocié un contrat pour ses membres. Les garanties proposées à la souscription pour ce pilote sont des garanties de responsabilité. Si ce pilote souhaite assurer le corps de son appareil, il devra souscrire une garantie supplémentaire, à côté du contrat type qui lui est proposé en tant que membre de la FFPLUM.

En général, ce sera donc au club de souscrire une garantie corps couvrant sa flotte et non aux pilotes bénéficiant de cette flotte. Un pilote particulier ne sera amené à souscrire une telle garantie que s'il est propriétaire de son propre appareil.

La garantie corps risques ordinaires est régie par les conditions générales communes et par la convention annexe « A »<sup>57</sup>. Seront couverts par cette garantie la disparition, le vol et les dommages matériels subis par l'aéronef assuré jusqu'à concurrence de la valeur assurée. Dans les limites de cette somme, la garantie corps peut également prendre en charge les frais de dépannage, les frais de sauvegarde, les frais de déplacement de l'aéronef réparé. Il faudra cependant se référer aux conditions particulières pour connaître le montant maximal d'engagement de l'assureur quant à ces frais. Il en va de même pour les frais de déplacement ou de retraitement de l'épave dans la limite de 110% de la valeur assurée (valeur assurée + 10% de celle-ci).

La clause « ni ... ni » s'applique également, c'est-à-dire que la garantie s'appliquera si l'assuré n'a ni connu ni autorisé l'utilisation de l'aéronef dans des conditions exclues par les conditions générales communes à savoir :

- l'utilisation pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne publique ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf cas fortuit ou de force majeure
- l'utilisation intentionnelle de l'aéronef au-dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation en vigueur
- l'utilisation de l'aéronef en dehors des limites de poids et/ou de centrage prescrites techniquement.

## **2. Les exclusions**

En plus des exclusions prévues aux conditions générales communes, la convention annexe « A » énonce différentes exclusions qui lui sont propres. Ainsi, les dommages subis du fait de la présence à bord de matières dangereuses (par exemple explosive ou incendiaire) en infraction à une réglementation nationale ou internationale seront exclus. L'exclusion connaît cependant une exception : elle ne jouera pas si l'assuré ou ses préposés n'avaient pas connaissance des faits constitutifs de cette infraction. En aviation légère, beaucoup d'appareils ont leurs réservoirs de carburant à l'intérieur de la cabine, souvent sous ou derrière les sièges. Il va de soi que cette exclusion ne joue pas pour les dommages du fait de la présence de carburant dans ses réservoirs. En revanche, transporter un bidon

---

<sup>57</sup> Conditions générales communes et conventions annexes D.A. 17 mai 1989 issues de la Loi n°89-1014 du 31 décembre 1989, mises en conformité le 1<sup>er</sup> octobre 1991

de carburant sur un siège passager en guise de réserve improvisée sera une cause d'exclusion en cas de dommage.

Sont également exclus tous les dommages résultant de l'état d'ébriété du pilote ou de l'assuré.

Ne seront pas non plus couverts les dommages subis par l'aéronef du fait de l'usure, la fatigue structurale, la vétusté, l'érosion ou corrosion sauf si cette dernière résulte d'un événement soudain et imprévisible. En effet, l'opération d'assurance nécessite un élément aléatoire, or l'utilisation de n'importe quel objet entraîne son usure plus ou moins facile du fait de la résistance des matériaux. C'est un fait connu et prévisible, aucune opération d'assurance ne peut donc le couvrir.

Le groupe motopropulseur, terme juridico-technique pour parler de ce que la plupart des gens appellent le moteur, connaît un sort particulier au sein de la garantie corps. Il est défini comme « *l'organe complet qui est utilisé pour la propulsion de l'aéronef, y compris toutes les pièces qui composent cet organe au moment de son remplacement* ». Les hélices peuvent y être incluses. Lorsque ce groupe motopropulseur absorbe des corps étrangers (graviers, poussières, sable, glace ou tout matériau corrosif ou abrasif) et que cette absorption entraîne un dommage à caractère progressif, la cause de ce dommage sera assimilée à de l'usure. Outre cette absorption de FOD, les dommages subis par le groupe motopropulseur sont généralement exclus selon cette formulation :

Sont exclus les dommages « *subis directement par un groupe motopropulseur, ou tout autre organe ou circuit, ayant pour origine leur panne ou dérangement mécanique, électrique, électronique, leur défaillance de fonctionnement ou les effets de la chaleur produite lors de leur mise en route ou de leur utilisation* ».

Une exception partielle est envisagée par la convention annexe : les dommages subis du fait d'un accident ou d'une difficulté de manœuvre lui/elle-même causé(e) par les dommages dus à l'usure, l'absorption de FOD ou subis par le groupe motopropulseurs sont couverts. Pour clarifier la chose :

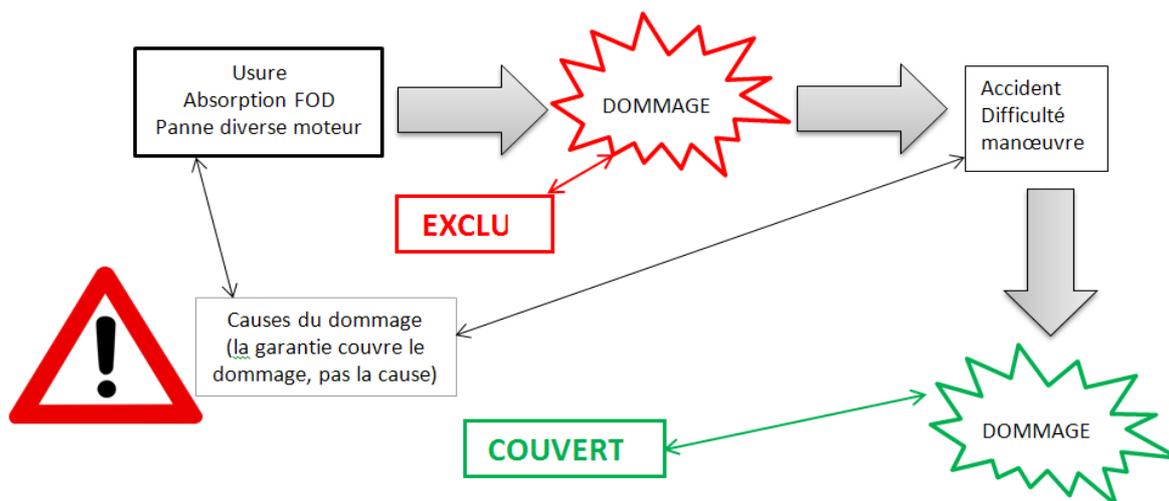


Figure 4 Non exclusion des dommages causés du fait des conséquences d'un dommage exclu

### 3. Les obligations

Le souscripteur ou l'assuré est tenu aux obligations classiques définies par le code des assurances dans son Titre I quant à la déclaration des sinistres. Il dispose en effet de cinq jours ouvrés à compter de la date où il a eu connaissance du sinistre pour le déclarer. Ce délai est abaissé à deux jours ouvrés en cas de vol. En cas de non-respect de ces délais, l'assuré encourt la déchéance<sup>58</sup>. Cette déclaration doit indiquer les circonstances du sinistre, sa nature, les causes et conséquences connues ou présumées, le nom et l'adresse du pilote, ainsi que de toute personne impliquée dans le sinistre et de tout témoin. En cas de vol, une plainte doit être déposée et si l'aéronef est retrouvé, l'assureur devra en être informé dans les cinq jours.

Toutes les mesures de conservation ou de sauvetage de l'aéronef doivent être prises, de même que toutes les mesures de sauvegarde de l'épave. Enfin, les dispositions relatives à l'assurance cumulative<sup>59</sup> s'appliquent à cette garantie.

### 4. Les limites

L'assureur ne s'engage que dans la limite de la valeur définie aux conditions particulières. La convention annexe « A » prévoit une valeur assurée, à savoir qu'elle pourra être remise en question par l'assureur le jour d'un sinistre puisque la convention

<sup>58</sup> Article L. 113-2 du Code des assurances

<sup>59</sup> Article L. 121-1 et suivants du Code des assurances

annexe renvoi au code des assurances, et plus particulièrement à son article L.121-1 qui dispose :

*« L'assurance relative aux biens est un contrat d'indemnité ; l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre. »*

*Il peut être stipulé que l'assuré reste obligatoirement son propre assureur pour une somme, ou une quotité déterminée, ou qu'il supporte une déduction fixée d'avance sur l'indemnité du sinistre. »*

Or cet article est d'ordre public<sup>60</sup>, les parties ne peuvent donc pas y déroger au sein du contrat d'assurance. Ainsi, le mécanisme de la valeur agréée ne peut pas jouer. Lorsque la valeur du bien assuré est une valeur agréée, les assureurs ne pourront pas la remettre en question. Seulement le mécanisme de la valeur agréée est contractuel. Ainsi, lorsque la police d'assurance corps est régie par le Titre I du code des assurances, même la valeur agréée peut être remise en cause sur le fondement de l'article L. 121-1 du même code et sur la convention annexe « A » de 1989. A contrario, lorsque le contrat d'assurance est régi par le Titre VII, l'article L.175-7 du code des assurances s'applique et celui dispose :

*« Lorsque la valeur assurée de l'aéronef est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, sauf si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire. Dans ce cas l'assurance de la chose assurée est nulle, et la prime reste acquise à l'assureur. »*

Une confusion peut s'opérer car il existe également une convention annexe « A » Titre VII. Ce texte est cependant peu utilisé en aviation légère.

Selon la convention annexe « A » Titre I, l'assureur n'est pas engagé pour un montant supérieur à la valeur de l'aéronef au moment du sinistre même dans le cas où la valeur déclarée serait supérieure.

L'autre limite de l'engagement de l'assureur réside dans le mécanisme de la franchise. Les assureurs justifient les franchises par le fait qu'il faut responsabiliser l'assuré en laissant une part résiduelle du sinistre à sa charge. Est-ce réellement le rôle d'un assureur de responsabiliser la population dans un élan moralisateur, chacun apportera sa

---

<sup>60</sup> Article L. 111-2 du Code des assurances

propre réponse à ce débat. Quelle que soit sa justification, la franchise est un élément important à prendre en compte. Le tableau des franchises applicables sur le marché de l'assurance aéronautique figure en annexe 1. Il existe des assurances qui permettent de racheter une partie de la franchise, diminuant ainsi la part du sinistre à la charge de l'assuré.

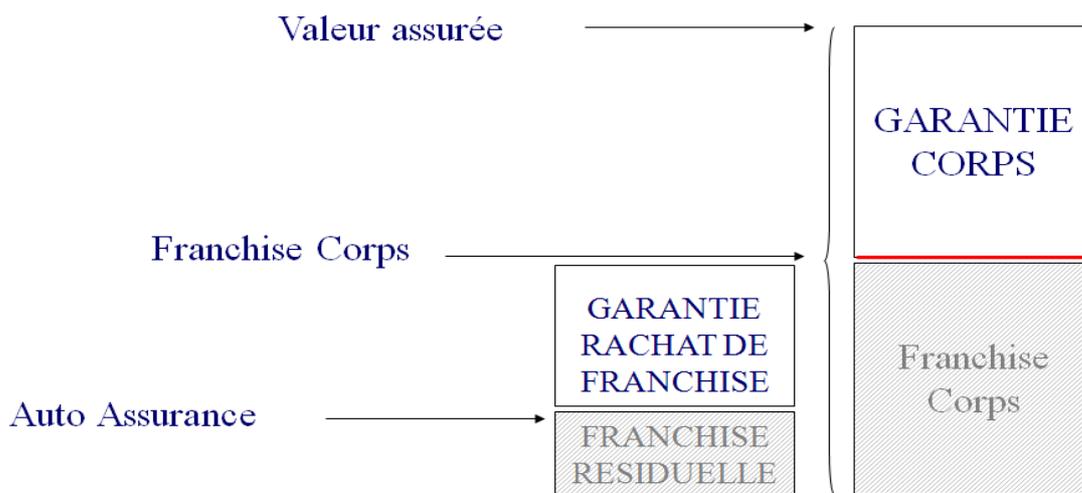


Figure 5 Mécanisme des franchises, Sophie MARX, présentation IFURTA 16 mars 2015

Le montant de la franchise sera différent selon le type d'appareil assuré, mais pour l'aviation légère il est courant d'avoir une franchise de 1 à 5 % de la valeur de l'appareil. Cette franchise s'appliquera généralement dans tous les cas en aviation légère, ce qui est dérogoire à la pratique aéronautique qui veut que la franchise ne s'applique pas en cas de perte totale. Là encore, les conditions particulières peuvent déroger à ces stipulations.

Pour ce qui est du règlement des litiges, la garantie couvre la réparation des dommages à l'appareil et, en cas de perte totale, l'indemnisation de la perte de l'appareil. Il existe trois types de perte totale :

- La perte totale effective : l'appareil est détruit.
- La perte totale constructive : l'appareil n'est pas détruit mais le coût des réparations est supérieur à sa valeur
- La perte totale assimilée : l'appareil n'est pas détruit mais le coût des réparations est supérieur à un pourcentage de la valeur de l'aéronef défini aux

conditions particulières. Par exemple, un contrat peut stipuler que sera réputé en perte totale l'appareil dont le coût des réparations est supérieur à 80% de sa valeur.

## 5. Les différences que propose le Titre VII

La convention annexe « A » Titre VII dans sa rédaction au 1<sup>er</sup> janvier 2014 commence par préciser que le dommage matériel subi par l'appareil doit résulter d'un accident. Cette convention sort également de son champ d'application le sinistre résultant d'actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin si ces activités sont réalisées par l'assuré, un de ses membres d'équipage ou un de leurs complices. Cette exclusion était présente dans la convention annexe « A1 » du Titre I. Elle a donc été déplacée pour intégrer la convention relative au corps risques ordinaires.

La convention Titre I posait une exclusion des dommages du fait de l'état alcoolique du pilote. La convention Titre VII vient préciser cette exclusion en l'étendant aux personnes aux commandes et en définissant ce taux alcoolique : un taux d'alcool pur supérieur à 0.2 grammes par litre de sang. Les prises de stupéfiants ou de psychotropes sont également visées par la convention Titre VII au sein de ses exclusions.

Les obligations de l'assuré ne sont plus régies par le Titre I mais par le Titre VII, cependant les délais de cinq jours ouvrés et deux jours en cas de vol sont inchangés. Le non-respect de ces obligations peut, avec l'évolution de la convention, entraîner une réduction de l'indemnité en proportion du préjudice que cette inexécution a causé à l'assureur.

Enfin, la valeur agréée est reconnue par cette convention annexe Titre VII qui pose d'ailleurs les définitions suivantes :

*« Valeur assurée : montant maximum de l'engagement de l'assureur par aéronef et par sinistre tel qu'indiqué aux Conditions Particulières du contrat.*

*Valeur agréée : montant convenu entre le souscripteur ou l'assuré et l'assureur comme constituant la valeur de l'aéronef assuré telle que prévue aux Conditions Particulières du contrat. Lorsque la valeur agréée est souscrite, les parties s'interdisent toute autre estimation sauf en cas de fraude (article L. 175-7 du Code) ».*

## **B. La garantie corps risques de guerre et assimilés**

Les risques de guerre et assimilés sont exclus des garanties corps et RC par les conditions générales communes du contrat d'assurance aéronef, ainsi que par la clause AVN48B. Un rachat partiel de ces exclusions est possible via la convention annexe « A1 » (1) ou la clause LSW555D (2).

### **1. La convention annexe « A1 »**

La garantie corps risques de guerre n'est pas autonome, elle ne s'applique qu'à condition que la garantie corps risques ordinaires s'applique. La réciproque n'est pas vraie. Par conséquent la convention annexe « A1 » relative à l'assurance corps risques de guerre et assimilés va s'appliquer en complément de la convention annexe « A ».

La convention annexe « A1 » a pour objet de garantir les dommages et pertes matériels subis par les aéronefs assurés, ainsi que la dépossession du fait de :

*« a) guerre civile ou étrangère, invasion, actes d'hostilité (avec ou sans déclaration de guerre), insurrection, révolution, loi martiale, rébellion, pouvoir militaire ou pouvoir usurpé ou tentative d'usurpation de pouvoir ;*

*b) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et troubles sociaux ;*

*c) tout acte commis à des fins politiques ou terroristes, que les pertes ou dommages en résultant soient accidentels ou intentionnels ;*

*d) tout acte de malveillance ou de sabotage ;*

*e) confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par ou sur ordre de tout gouvernement (qu'il soit civil, militaire ou de facto) ou de toute autorité publique ou locale ;*

*f) prise illicite de possession ou exercice illicite du contrôle de l'aéronef ou de l'équipage (y compris toute tentative de tels actes) commis par des personnes ou groupe de personnes se trouvant à bord de l'aéronef et agissant sans le consentement de l'assuré. »*

En cas de franchissement des limites géographiques de la garantie, celle-ci reste acquise jusqu'à la remise à disposition de l'aéronef en dehors de toute contrainte. En

revanche, la garantie ne couvre pas le non-paiement de créance de l'assuré, ni la non-exécution de ses obligations financières.

Bien que la convention annexe « A1 » rachète des exclusions, cette convention comporte également ses propres exclusions. En effet, certains risques exclus ne sont pas rachetables. Restent donc exclus les dommages résultant de :

*« a) contrebande, commerce prohibé ou clandestin, participation aux opérations de guerre ou assimilées visées aux alinéas a) à f) de l'article premier ci-dessus (lorsqu'ils sont le fait de l'assuré ou d'un ou plusieurs membres d'équipage) ; [cette exclusion intègrera la convention annexe « A » du Titre VII]*

*b) capture, saisie, contrainte, détention, appropriation par ou sur l'ordre des autorités des pays désignés aux Conditions Particulières ; [sera généralement visé le pays d'immatriculation de l'appareil]*

*c) emploi à des fins hostiles d'un engin de guerre utilisant la fission ou la fusion atomique ou nucléaire, ou quelque autre réaction similaire ;*

*d) guerre déclarée ou non entre les pays désignés aux Conditions Particulières. Dans ce cas, la garantie est maintenue pour les aéronefs en vol jusqu'au moment de leur premier atterrissage exécuté après le commencement des hostilités. » [Ces pays sont généralement définis comme étant les cinq grandes puissances mondiales, ou parfois sont énumérés. On trouve généralement sur cette liste : USA, Grande Bretagne, Russie, France et Chine].*

La déclaration aux assureurs de la survenance d'un évènement garanti susceptible d'entraîner la dépossession de l'aéronef doit être faite dans les cinq jours francs à compter du jour où l'assuré en a eu connaissance sous peine de déchéance. Après un délai de 6 mois à compter de cette déclaration le droit à délaissement est ouvert.

La convention annexe « A1 » Titre VII ne change que peu de choses par rapport à la convention Titre I. Elle ne prévoit plus le cas du lock-out, mais elle ajoute les actes d'ennemis étrangers à son champ d'application. Le déroutement est également ajouté, ainsi que la prise de contrôle illicite en cours de vol. En cas de réquisition par le gouvernement français, les dispositions légales sur la réquisition primeront sur la garantie corps risques de guerre. Enfin, le commerce illicite intègre la convention annexe « A » et ne figure donc plus dans la convention annexe « A1 ».

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

## 2. La clause LSW555D

Il s'agit là d'une clause de police anglaise format AVN1C. Cependant, en cas de financement de l'appareil par un organisme bancaire, le contrat de financement va généralement prévoir que la police corps risques de guerre doit être régie en des termes au moins égaux à ceux généralement retenus sur le marché international. La convention annexe « A1 » n'étant utilisée que dans des polices de droit français par des assureurs français, celle-ci ne correspond donc pas à la pratique du marché international, où la clause LSW555D est plus largement utilisée. C'est donc bien la clause LSW555D qu'il faudra demander à son assureur pour être en conformité avec les dispositions du contrat de financement. Là encore, chaque contrat de financement est différent, de même que chaque contrat d'assurance. Ce mémoire ne donne qu'une trame de situations courantes mais des dispositions spéciales propres à chaque assuré peuvent s'en écarter. Cette clause LSW555D est reproduite en annexe en français. Pour plus de détails sur celle-ci, voir l'annexe 4.

## **Chapitre 2. Les activités connexes de l'aéroclub**

Il ne s'agit plus ici des activités principales et quotidiennes de l'aéroclub mais d'activités ponctuelles entrant dans le champ de compétence du club. On y trouve l'organisation de meetings (Section 1) et l'activité de transporteur (Section 2).

### **Section 1 : L'organisation d'évènements et meetings**

Notre étude portant sur les responsabilités et couvertures d'assurances, nous ne nous pencherons pas sur les exigences concrètes en matière d'organisation d'une manifestation aérienne. Ces exigences sont consultables au sein de l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes dans sa version consolidée. Nous étudierons en revanche successivement les responsabilités (I) et les couvertures d'assurances (II) en jeu lors d'une manifestation aérienne.

#### **I. Les responsabilités en matière de manifestations aériennes**

Lorsqu'une entité décide d'organiser une manifestation aérienne, le droit intervient afin d'encadrer cette initiative certes louable, mais très ambitieuse et pouvant entraîner des dommages considérables. L'organisation d'un tel évènement demande de prendre certaines précautions dont les plus petites structures associatives ne sont pas nécessairement au fait. Ainsi, il convient de partir du code de l'aviation civile qui dispose dans son article R. 131-3 :

*« Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics sont soumises à une autorisation préalable donnée par le préfet, après avis du maire. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense détermine les conditions de nature à assurer la sécurité de ces manifestations ; il fixe également les modalités de délivrance de l'autorisation. »*

Cet article pose une obligation d'obtention d'une autorisation préalable à toute manifestation aérienne. Cette autorisation, ainsi que ses conditions de délivrances, sont définies par l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes.

Avant d'analyser les responsabilités en jeu lors de telles manifestations (B), il convient de définir la manifestation aérienne (A).

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

## **A. Définition de la manifestation aérienne**

Deux cas de figures : le cas général (1) et le cas spécial des baptêmes (2).

### **1. Le cas général**

La manifestation aérienne peut se définir par l'application de trois critères cumulatifs.

Il faut, pour qu'il y ait manifestation aérienne :

- un emplacement déterminé accessible au public,
- un ou plusieurs aéronefs en évolution. Ces évolutions doivent être cependant faites avec l'intention de créer un spectacle public
- une manifestation aérienne doit être publique. Il faut par conséquent un appel au public de la part des organisateurs par tout moyen dont par exemple l'affichage, la publicité dans les médias etc.

Sont par exemple des manifestations aériennes : les salons aéronautiques, les fêtes aériennes, les rassemblements et autres journées portes ouvertes pourvu qu'elles comprennent des présentations en vol...

A contrario ne sont pas des manifestations aériennes les événements pour lesquels un ou plusieurs des trois critères susvisés sont absents. Les vols de publicité aérienne par exemple, les sauts occasionnels et isolés de parachutistes, ou plus simplement lorsque l'appel au public n'a pas un objet aéronautique ou que les activités aéronautiques ont une faible importance par rapport à l'objet du rassemblement. Les manifestations d'ordre privé qui ont pour uniques spectateurs des personnes liées à la raison sociale ou familiale de l'organisateur, sans appel au public ni risque d'immixtion du public lors de l'évènement ne sont pas considérées comme des manifestations aériennes. En revanche, une manifestation aérienne peut avoir lieu sur un aéroport privé.

### **2. Le cas des baptêmes en manifestation**

La réglementation qualifie également de manifestations aériennes les baptêmes de l'air, mais uniquement dans deux situations strictes. Le baptême de l'air s'entend du vol local avec emport de passager, effectué sans escale, dont le point de départ et le point de destination sont les mêmes. Il est évident qu'en matière de ballons, vols libres et parapentes notamment, le point d'origine ne peut être le même que le point de destination lors d'un vol et donc a fortiori lors d'un baptême. Le droit reprend cette notion de bon sens

en incluant ce genre de prestation au sein des baptêmes de l'air lorsqu'elles sont délivrées lors de manifestations aériennes.

Le baptême de l'air sera donc une manifestation aérienne s'il est organisé en dehors des aérodromes régulièrement accessibles et des emplacements permanents. Il sera également une manifestation aérienne s'il est, bien qu'organisé sur un aérodrome régulièrement accessible ou sur un emplacement permanent, effectué par un aéronef dont cet aérodrome ou cet emplacement permanent n'est pas le lieu de son activité habituelle et principale.

L'emplacement permanent est défini par le code de l'aviation civile<sup>61</sup> comme l'emplacement aménagé sur lequel l'atterrissage et le décollage sont permis par ledit code.

## **B. Les responsabilités en jeu**

La réglementation en matière de manifestations aériennes ne déroge pas aux régimes de responsabilités classiques en matière aérienne, en témoigne la nature des responsabilités en jeu (1). En revanche, une obligation d'avoir souscrit certaines garanties est insérée dans l'arrêté (2).

### **1. La nature des responsabilités en jeu**

Les risques liés à la manifestation aérienne sont assez classiques et n'ont rien de spécifique par rapport aux risques de l'aérien en général. Citons pour mémoire l'accident d'Habsheim ayant conduit au crash d'un Airbus A320. Une autre illustration peut être vue dans l'accident survenu le 31 juillet 2013 lors d'une manifestation aérienne où un pilote de ballon tente un atterrissage doux en rallumant un des brûleurs. Un coup de vent traîne le ballon qui se renverse, s'enflamme et endommage le champ à côté duquel il voulait se poser<sup>62</sup>. Autre exemple, le 14 juin 2009 un Boeing Stearman PT-17 décroche alors qu'il était en palier lors d'une manifestation aérienne. L'appareil prend une assiette à piquer et heurte le sol. Dernière illustration : lors d'une simulation de combat aérien le 22 juillet 2012, un pilote d'une réplique de Fokker triplan DR1 perd le contrôle lors d'une évolution en virage installé gauche à forte inclinaison. L'appareil prend une assiette à piquer et

---

<sup>61</sup> Articles D. 132-4 à D. 132-12 CAC

<sup>62</sup> Rapport d'accident du BEA, g-tv130731 / Juillet 2014

s'écrase<sup>63</sup>. On retrouve donc assez classiquement les dommages pouvant être subis par l'appareil, les équipages, les tiers à la surface et éventuellement les passagers.

De ce fait, l'arrêté de 1996 ne détaille pas un nouveau régime de responsabilité spécial pour les manifestations aériennes qui serait dérogoratoire aux régimes existants. En revanche, l'arrêté désigne deux personnes comme responsables par défaut en cas de problème : l'organisateur et le directeur des vols.

L'organisateur est défini par l'arrêté de 1996. Il peut être une personne physique ou morale, de droit privé ou de droit public indifféremment. Il s'agit de la personne se proposant d'assumer la responsabilité matérielle et financière de la manifestation. L'organisateur est l'auteur de la demande d'autorisation et donc par conséquent il est responsable de la bonne application de la réglementation à sa manifestation<sup>64</sup>. Il est garant de la bonne tenue de la manifestation et est responsable de la sécurité du public.

Le directeur des vols a autorité sur l'ensemble de l'exécution de la manifestation. Nommé par l'organisateur compte tenu de son expérience et de ses compétences, il est donc responsable du bon déroulement de celle-ci. Il va gérer les procédures pour les équipages, les évolutions et les démonstrations etc. Il sera par conséquent responsable en cas de problème survenant lors des évolutions d'aéronefs.

Enfin, rappelons que les règles de l'air s'appliquent pendant la manifestation aérienne. En conséquence, la réglementation sur les altitudes de survol minimums<sup>65</sup> est applicable, même dans le cadre de manifestations aériennes. Le survol du public ne peut pas se faire sous une certaine hauteur. Pour rappel, on parle d'altitude lorsque la référence est le niveau de la mer et de hauteur lorsque la référence est le sol au-dessus duquel l'appareil évolue. Cette contrainte oblige la présence d'une aire de présentation lors de la manifestation. Cette aire de présentation est « *une bande dégagée de tout obstacle utilisé pour l'atterrissage, le décollage et incluant le cas échéant la projection au sol du volume nécessaire à la présentation en vol* »<sup>66</sup>. Cette aire de présentation sera le plus souvent la piste.

---

<sup>63</sup> Rapport d'accident du BEA, f-aq120722 / Septembre 2014

<sup>64</sup> Article 8 de l'arrêté du 4 avril 1996

<sup>65</sup> Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux

<sup>66</sup> Définition posée par l'arrêté du 4 avril 1996, article 2

## 2. L'exigence de garanties posée par l'arrêté

Si l'arrêté de 1996 ne pose pas de régime spécial de responsabilité, il pose toutefois une obligation d'être assuré tant pour le cas des manifestations aériennes générales que pour les manifestations ne faisant intervenir que des aéromodèles.

L'alinéa 1 de l'article 15 de l'arrêté de 1996 pose le principe suivant :

*« L'organisateur, sauf s'il s'agit d'une autorité militaire, doit fournir la preuve auprès de l'autorité préfectorale qui délivre l'autorisation qu'il dispose de garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile, de celle de ses préposés et de celle de tous les participants à la manifestation aérienne en complément, si cela s'avérait nécessaire, des garanties en propre dont disposent ces derniers en tant que pilote d'aéronef »*

Cet article impose donc à l'organisateur de prouver qu'il a bien souscrit des garanties d'assurances. L'obligation ne porte que sur la garantie responsabilité civile. Le corps n'est donc pas soumis à cette obligation. Il est à noter que l'arrêté impose l'étendue de la garantie. En effet, l'organisateur doit être assuré, non seulement pour les conséquences de sa propre responsabilité, mais également pour celles relevant de la responsabilité de ses préposés. La garantie de l'organisateur devra également être étendue aux participants, mais uniquement en complément de leurs garanties propres. Cela évite un trou de garantie et permet de responsabiliser les participants dans la mesure où ils ne peuvent pas se contenter de la couverture offerte par l'organisateur. L'arrêté étant silencieux sur la couverture des conséquences de la responsabilité du directeur des vols, celui-ci semble être couvert par la garantie de l'organisateur.

Une mention spéciale pour les militaires est présente à l'alinéa 2 de l'article : l'Etat étant son propre assureur l'organisateur n'a pas à prouver la souscription de garanties pour les matériels et personnels militaires.

La garantie de l'organisateur n'intervenant qu'en complément de celle des participants, l'article 26 de l'arrêté de 1996 fixe le sort de ces derniers :

*« Tout participant à une manifestation aérienne doit faire la preuve qu'il dispose de garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile en tant que pilote d'un aéronef en manifestation aérienne »*

L'article poursuit en imposant au participant de prouver son expérience sur la classe d'aéronef présenté en termes d'heures de vol, sauts (parachutistes), décollages/atterrissages etc...

La particularité de l'obligation posée par l'article 26 réside dans la nature de la garantie puisque ce n'est pas une garantie RC en tant que pilote d'aéronef qui est demandée mais bien une garantie RC en tant que pilote d'aéronef en manifestation aérienne. La spécificité de l'exercice entraînant un risque accru, la garantie couvrant les évolutions dans le cadre de manifestations aériennes doit être adaptée.

Pour les manifestations d'aéromodèles, les mêmes exigences sont présentes à l'article 51 pour l'organisateur et 56 pour les participants.

## **II. La garantie responsabilité civile pour les organisateurs de manifestations aériennes**

Les garanties exposées ici sont le cas général. Il est toujours possible de déroger aux dispositions présentées ici au sein des conditions particulières propres à chaque police d'assurance selon les exigences et particularités de chaque assuré. Seront détaillés successivement les assurés (A), le cas des militaires (B), et les garanties proposées (C).

### **A. La notion d'assuré au titre de la garantie RC organisateurs de manifestations aériennes**

Au titre de la garantie RC organisateurs de manifestations aériennes, l'organisateur est évidemment visé parmi les assurés. Sont cependant également considérés comme assurés au titre de cette garantie les participants civils et militaires (ces derniers ont un régime spécial, cf. infra), et éventuellement l'Etat, les Départements, les Communes si ces derniers participent au service d'ordre, à la sécurité, à l'organisation ou au contrôle de la manifestation.

Il faut noter que les notions d'organisateur et de participants sont plus larges ici qu'en matière de responsabilité<sup>67</sup>. La définition de l'organisateur selon les dispositions générales de la garantie reprend la définition donnée par l'arrêté de 1996 (cf. supra) mais intègre également les membres du comité d'organisation et de coordination, le directeur

---

<sup>67</sup> Les définitions sont données à l'article 1<sup>er</sup> des dispositions générales du contrat d'assurance RC organisateurs de manifestations aériennes, Imprimé du 4 juillet 1996

des vols dans l'exercice de ses fonctions pour et pendant le déroulement de la manifestation (ce qui a le mérite de répondre au silence de l'arrêté sur son obligation de souscrire une assurance), les préposés, assistants, auxiliaires pendant l'exercice de leurs services au cours de la manifestation.

Les participants, quant à eux, ne sont pas uniquement les pilotes. On y trouve également les propriétaires, les exploitants, les gardiens, les équipages, les parachutistes et plus généralement tous les pratiquants d'une discipline aéronautique participant à la manifestation ainsi que leurs préposés dans la limite de leurs services au cours de la manifestation.

## **B. Le cas des militaires**

Deux hypothèses ici : soit les militaires subissent le dommage (1), soit les militaires causent le dommage (2).

### **1. Les militaires victimes du préjudice**

Avant toute chose il est important de rappeler que toute personne autre que l'Etat qui bénéficie de la participation de matériels ou de personnels militaires pour des tâches qui ne relèvent pas directement des missions de l'armée doit rembourser à l'Etat le montant des dépenses engagées pour cette mise à disposition<sup>68</sup>. Les manifestations aériennes sont directement concernées. Aucune assurance ne couvre ces dépenses qui ne sont par définition pas accidentelles. Cette mise à disposition des moyens militaires est encadrée par une convention passée entre le bénéficiaire de ces moyens et le ministre de la défense. L'article 4 du décret encadrant cette mise à disposition dispose :

« [La convention passée entre le bénéficiaire et le ministre de la défense] *stipule que la réparation des dommages [causés aux tiers ainsi qu'aux personnels et biens meubles et immeubles des armées] est à la charge du bénéficiaire des prestations. A cette fin, celui-ci doit souscrire une assurance couvrant les risques afférents à l'exécution de la tâche confiée aux unités militaires.*

---

<sup>68</sup> Article 1<sup>er</sup> du décret n° 83-927 du 21 octobre 1983 fixant les conditions de remboursement de certaines dépenses supportées par les armées

*La police d'assurance comporte les garanties définies par un arrêté conjoint du ministre de la défense et du ministre de l'économie, des finances et du budget. »*

Le bénéficiaire est ici l'assuré. Il doit souscrire une garantie couvrant les conséquences pécuniaires des dommages que peuvent subir les personnels et matériels militaires du fait de leurs implications dans la manifestation. La garantie organisateurs de manifestations aériennes dispose que l'organisateur sera couvert pour d'une part les accidents corporels dont le personnel militaire pourrait être victime lors d'un accident survenu au cours de la manifestation, et d'autre part pour les dommages subis par le matériel militaire utilisé lors de la manifestation.

Cependant, bien que l'Etat ne soit pas son propre assureur pour les deux cas précités, les aéronefs militaires et le personnel attaché à ces aéronefs ne sont pas couverts par la garantie de l'organisateur. L'Etat restera alors son propre assureur et ce, que la manifestation ait lieu sur un terrain civil ou militaire et quel que soit le dommage en cause (matériel, corporel, immatériel) subi par ces personnes et matériels.

## **2. Les militaires causant le préjudice**

Lorsque le dommage n'est plus subi mais causé par les personnels ou les matériels militaires mis à la disposition de l'organisateur selon les dispositions du décret précité<sup>69</sup> aux spectateurs, organisateur et ses préposés, tiers, participants civils et passagers, l'Etat est garanti par l'assurance souscrite par l'organisateur.

On retrouve cependant la même exception que lorsque le personnel et le matériel militaire est victime : l'Etat reste son propre assureur pour les aéronefs militaires et le personnel afférent à ces appareils.

---

<sup>69</sup> Décret n°83-927 du 21 octobre 1983 fixant les conditions de remboursement de certaines dépenses supportées par les armées

## **C. Les garanties proposées aux organisateurs de manifestations aériennes**

Seront ici étudiés les différents aspects des garanties proposées : leur présentation (1), les exclusions (2) et les autres dispositions classiques (3).

### **1. La présentation des garanties**

Une garantie principale (a) et quatre garanties annexes (b) seront vues.

#### **a/ La garantie principale**

La garantie principale porte sur la couverture des conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur, aux participants civils et à leurs préposés.

Le dommage devra avoir été subi par des spectateurs, tiers, autres participants, passagers et au personnel de l'armée ainsi que son matériel dans la mesure où ces derniers participent au service d'ordre, à la sécurité et à l'organisation de la manifestation. Seront également couverts les militaires dans le cadre présenté supra<sup>70</sup>.

Cette garantie ne joue que si le fait générateur est un accident survenu lors d'une manifestation aérienne, d'où l'importance de la qualification d'un événement en manifestation aérienne. Bien que les dispositions générales ne distinguent pas entre manifestation aérienne publique ou privée dans l'énoncée des garanties, ces dernières subordonnent la notion à la réalisation d'un spectacle public. La manifestation purement privée n'est donc pas couverte par cette garantie.

#### **b/ Les garanties annexes**

Ces garanties annexes peuvent être vues comme des accessoires à la garantie principale et ne seront présentes qu'au moyen de stipulations expresses aux dispositions particulières de la police de l'assuré. On y trouve quatre garanties :

La Garantie « A » Participants militaires. En effet, rien ne sert de souscrire une telle garantie si aucun militaire n'intervient dans le cadre de la manifestation. Son contenu a été développé supra.

---

<sup>70</sup> Voir Partie 2, Chapitre 2, Section 1, II., B. Le cas des militaires

La Garantie « B » Service d'ordre et de sécurité. Cette garantie s'applique dans les mêmes conditions que la Garantie « A » mais a pour objet de couvrir la responsabilité civile pouvant intervenir du fait de l'emploi d'agents d'une personne de droit public affectés au service d'ordre et à la sécurité de la manifestation.

La Garantie « C » Baptême de l'air. Cette garantie couvre la responsabilité civile de l'organisateur et des participants pour les dommages subis par les passagers à l'occasion de baptêmes de l'air organisés dans le cadre de la manifestation.

La Garantie « D » Activités connexes. Cette garantie couvre l'organisateur pour sa responsabilité civile relative à l'utilisation d'installations particulières provisoires destinées à accueillir des spectateurs et les participants. Cette garantie joue également lorsque ces installations sont mises à dispositions des personnes visées. Une seconde composante de cette garantie couvre la responsabilité civile qu'encourent les prestataires de service agréés et désignés par l'organisateur du fait de leurs activités pendant la manifestation.

## **2. Les exclusions**

Assez classiquement, certaines exclusions sont communes au risque aérien en général. Sont par conséquent exclus des garanties proposées la faute intentionnelle, le risque de guerre, les conséquences d'engagements contractuels lorsqu'ils excèdent les obligations légales et réglementaires de l'assuré, la responsabilité de l'organisateur ou d'un participant lorsque le droit du travail et notamment les dispositions sur les accidents du travail s'appliquent.

Bien entendu et sous peine d'exclusion les aéronefs utilisés doivent être aptes au vol conformément à la réglementation et aux dispositions techniques, doivent avoir un CDN ou un laissez-passer valide, l'aéronef doit être utilisé conformément aux limites de son domaine de vol, et piloté par du personnel détenteur de brevets, licences et qualifications nécessaires aux fonctions qu'il occupe à bord et ce, même si ces irrégularités ne sont pas la cause première et unique de l'accident.

Certaines exclusions s'expliquent par la présence d'autres garanties. Exclure ces situations évite d'avoir des garanties cumulatives. On pense ici à la responsabilité de l'organisateur ou des participants à l'égard d'un occupant de l'aéronef n'ayant pas une fonction technique nécessaire à l'exécution du vol. Sont ici visés les passagers. Cette exclusion ne joue cependant pas en matière de baptême de l'air. Sont également exclus les IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

dommages matériels et immatériels consécutifs causés par un incendie, une explosion ou l'action de l'eau dans les locaux ou installations permanentes de l'assuré (propriétaire, locataire ou simple occupant) sauf en ce qui concerne les installations ad hoc<sup>71</sup> ou mises à dispositions pour les besoins de la manifestation. De même, les dommages causés par les véhicules automobiles faisant l'objet d'une obligation d'assurance sont exclus<sup>72</sup>.

Il existe une exclusion qui permet à la fois de ne pas garantir les manifestations aériennes clandestines ou privées et de souligner l'importance de l'autorisation préfectorale : l'utilisation pour les manœuvres d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne publique ni autorisé par l'autorité compétente sauf cas fortuit ou force majeure.

Enfin, certaines exclusions s'expliquent par l'objet même de la garantie. Sont notamment exclus, sauf stipulation contraire, les dommages dus à l'onde de choc provoquée par le passage du mur du son. Sont également exclus les dommages résultants de l'exploitation de manèges, loteries, buvettes, restaurants, et autres attractions n'entrant pas dans la stricte définition de la manifestation aérienne sauf si ces infrastructures sont directement exploitées par l'organisateur de la manifestation. Par extension, sont couverts les dommages résultant d'intoxications alimentaires causées par les produits des buvettes et restaurants directement exploités par l'organisateur de la manifestation à l'exclusion de toute autre intoxication alimentaire.

Une exclusion peut susciter un débat entre assuré et assureur si un sinistre survient. Il s'agit de l'exclusion des dommages causés par l'utilisation intentionnelle de l'aéronef au-dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation, sauf cas fortuit ou force majeure. Il s'agit d'une exclusion classique, mais quid des évolutions des aéronefs en vol qui se font à très basse altitude ? On peut en effet s'interroger sur la présence de cette exclusion au sein de ce type de garantie, ou tout du moins sur l'absence de possibilité de rachat d'exclusion prévue par les dispositions générales.

---

<sup>71</sup> A savoir temporaires, provisoires, installées spécialement pour l'occasion

<sup>72</sup> Voir Partie 1, Chapitre 1, Section 2, II L'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur

### **3. Autres dispositions classiques**

La déclaration du risque, les cotisations, le règlement des sinistres, le paiement des indemnités, la sauvegarde du droit des victimes, la subrogation et les règles de prescriptions sont régies par les dispositions du Titre 1er du code des assurances.

#### **Section 2 : L'activité de transporteur aérien en aéroclub**

Faire du transport aérien n'est pas une activité anodine. Celle-ci est soumise à différentes obligations (I) et fait intervenir différentes personnes (II).

#### **I. Les obligations liées au transport aérien**

Il conviendra ici de voir les conditions d'engagement de la responsabilité de l'association en tant que transporteur aérien (A) avant les obligations d'assurances liées à l'activité de transporteur (B).

#### **A. La responsabilité de l'association en tant que transporteur**

Le Code des transports distingue la responsabilité du transporteur aérien selon que ce dernier est titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en application du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 (transporteur public communautaire) ou non titulaire de cette licence (par exemple, une association aéronautique).

Deux régimes de responsabilités existent donc en fonction de la qualité du transporteur. En effet, la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par la Convention de Montréal. Un transporteur aérien communautaire est un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un Etat membre de l'Union Européenne, conformément aux dispositions du droit européen. Ce régime ne sera pas étudié dans la mesure où il concerne davantage les acteurs de l'aviation professionnelle. On pense ici à toutes les compagnies aériennes.

Nous nous centrerons sur l'autre régime de responsabilité, celui prévu pour l'aviation légère. Le transport aérien public nécessite une licence et un certificat de transporteur aérien. Bien entendu, un aéroclub peut décider de faire du transport aérien public, seulement ce cas n'est pas très répandu. Nous verrons donc le régime de

responsabilité en matière de transport aérien privé. Ce régime sera celui du transport purement interne français. On le trouve dans le code des transports à l'article L. 6421-4 (anciennement L. 322-3 du CAC) qui dispose :

*« La responsabilité du transporteur aérien non soumis aux dispositions de l'article L. 6421-3 [article relatif au transporteur aérien communautaire] 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€.*

*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. »*

C'est donc bien un régime fondé il y a 85 ans qui gère la responsabilité du transporteur aérien privé puisque la Convention de Varsovie s'applique, ainsi que ses différentes modifications intervenues au cours du siècle dernier. Ajoutons que ce régime est applicable au droit aérien interne français de façon exclusive<sup>73</sup>.

Nous verrons donc le champ d'application de ce régime (1), le plafond posé (2), le régime auquel l'article renvoie (3) et enfin la notion de gratuité (4).

## **1. Le champ d'application**

Ce texte régit deux hypothèses : le transport aérien fait par des professionnels, donc par une entreprise de transport aérien, mais en matière de fret uniquement. La seconde hypothèse est celle du simple particulier puisqu'en matière de transport de personnes l'entreprise de transport aérien sera soumise à la Convention de Montréal. Il ne faut pas confondre entreprise de transport aérien et transporteur aérien. Toutes les entreprises de

---

<sup>73</sup> Cass., civ 1<sup>ère</sup>., 20 mars 2001, *Bull. civ* 2001, I, n°81 ; *Juris-data* n°2001-008769 ; *Resp. civ. Assur.* 2001, comm. 197

transport aérien sont des transporteurs aériens mais l'inverse n'est pas vrai, un simple particulier peut être transporteur aérien.

La notion de transporteur aérien est beaucoup plus large. Tout vol ayant pour objet principal le déplacement d'une personne constitue un transport aérien. Sont donc ici concernés les pilotes non-professionnels.

Un œil averti aura noté l'ambiguïté de ce régime spécial de responsabilité puisque la Convention de Varsovie exclue de son champ d'application le transport gratuit non professionnel. La volonté du législateur lors de la rédaction de l'article L. 322-3 du CAC n'était pas de renvoyer au régime de responsabilité de la Convention de Varsovie mais à ses limites de responsabilité, à ses plafonds. En effet, avant l'apparition de ce régime spécial de responsabilité, il fallait appliquer le droit commun de la responsabilité du fait des choses. Or ce régime pose une responsabilité objective sans aucune limite. Le juge a ensuite étendu la lecture de l'article L. 322-3 du CAC (aujourd'hui L. 6421-4 du code des transports) pour créer un régime hybride : le régime de la Convention de Varsovie va s'appliquer sous réserve des dispositions de l'article L. 6421-4 du code des transports.

## **2. Le plafond**

Bien que renvoyant à la Convention de Varsovie, le législateur a entendu fixer la limite de responsabilité à travers différentes lois. Le plafond n'est donc pas régi par l'article 22 de la Convention de Varsovie. Il a été fixé par le législateur à 300 000 F en 1976, puis 500 000 F en 1982 pour enfin arriver à 750 000 F (soit 114 336 €) en 1989. Le plafond n'a pas été modifié depuis, et on peut légitimement s'interroger sur le montant dérisoire de celui-ci.

Même fixé à 750 000 F, ce plafond a été contesté rapidement. En effet, une victime a invoqué devant les tribunaux la violation du principe constitutionnel de respect de l'intégrité de la personne humaine. Le régime d'indemnisation des victimes d'accidents aériens était vu comme discriminatoire par rapport aux régimes d'autres modes de transport ou simplement par rapport au droit commun de la responsabilité qui n'oppose aucun plafond aux victimes.

La cour de cassation a rejeté cette argumentation en trois points dans un arrêt de 2004<sup>74</sup> :

- Elle a rappelé qu'elle n'a pas le pouvoir d'écarter un texte législatif pour non-conformité à la Constitution (le même arrêt aujourd'hui aurait peut-être donné un renvoi au Conseil Constitutionnel via une question prioritaire de constitutionnalité) ;
- Elle affirme que le principe de réparation intégrale et le principe du respect de l'intégrité de la personne humaine (art. 2 et 14 CEDH) sont totalement indépendants et étrangers l'un de l'autre ;
- La différence de régimes juridiques applicables aux victimes selon le mode de transport est légitime.

Si la solution retenue par la cour de cassation est tout à fait justifié d'un point de vue purement juridique, il faut bien reconnaître qu'une modification de ce plafond dérisoire à la hausse serait souhaitable.

### 3. Le régime

L'article L. 6421-4 du code des transports renvoie à la Convention de Varsovie. Ainsi, une extension de son champ d'application initial a été faite en droit français puisque toutes les dispositions de cette Convention sont applicables (en droit interne) au transport à titre gratuit de passagers. La victime, ou ses ayants-droit, doivent cependant prouver la faute du transporteur. Rappelons que la Convention de Varsovie pose, articles 17 et 18, une présomption de responsabilité du transporteur avec possibilité d'exonération si le transporteur prouve qu'il a pris les mesures nécessaires ou qu'il lui était impossible de les prendre (article 20). Le code des transports tord cette présomption et impose la preuve d'une faute du transporteur par la victime.

Dès l'instant où la faute du transporteur est prouvée, il devra réparer intégralement le préjudice de la victime.

Une précision sur les termes juridiques employés s'impose. Un plafond limite la responsabilité mais ne signifie pas que l'entier préjudice ne doit pas être réparé. Prenons l'exemple d'un plafond fixé par la loi (ou par un contrat via une clause limitative de

---

<sup>74</sup> Cass., civ 1<sup>ère</sup>., 12 mai 2004, *Bull. civ* 2004, I, n°136 ; *Juris-data* n°2004-023616 ; *JCP G.* 2004, IV n°2361 IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

responsabilité) à 100. Si le préjudice subi est de 50, alors l'entier préjudice sera indemnisé. La victime touchera 50 et non 100. En revanche, si le préjudice subi est de 120, la victime ne touchera que 100. Il faut donc parler de réparation intégrale du préjudice dans la limite du plafond. Attention à ne pas confondre le plafond avec une indemnisation forfaitaire qui, elle, délivre un montant prédéfini quel que soit le préjudice.

|                    | <b>Préjudice de 50</b> | <b>Préjudice de 120</b> |
|--------------------|------------------------|-------------------------|
| <b>Plafond 100</b> | La victime touche 50   | La victime touche 100   |
| <b>Forfait 75</b>  | La victime touche 75   | La victime touche 75    |

#### **4. La notion de gratuité**

L'article L. 6421-4 du code des transports, alinéa 2 dispose « *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.* »

Il faut entendre par sauf stipulation contraire une disposition du contrat de transport contraire à l'exigence d'une faute prouvée. Autrement formulé, cela signifie que seules sont licites les clauses aggravant la responsabilité du transporteur aérien. A noter qu'un seul arrêt a été prononcé dans ce sens et qu'il n'a jamais été remis en question<sup>75</sup>.

D'après l'alinéa précité, le régime spécial de responsabilité est cantonné au transport aérien effectué gratuitement. On distingue deux types de transports gratuits : ceux faits bénévolement et ceux faits sans rémunération mais avec un intérêt patrimonial telle qu'une participation aux frais par exemple. La jurisprudence hésite mais semble globalement retenir une conception large de la gratuité.

Cependant certains arrêts refusent l'application de l'article L. 6421-4 du code des transports à des situations pouvant pourtant entrer dans son champ d'application au profit du droit commun, parfois contractuel, parfois extra contractuel :

<sup>75</sup> CA Caen, 17 janvier 1962, *RFD aérien* 1962, p. 185

Un arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux dans une hypothèse de transport gratuit, déclare responsable des blessures de son passager un pilote d'ULM sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil<sup>76</sup>.

Un arrêt de la Cour d'appel de Riom se fonde quant à lui sur la responsabilité contractuelle de droit commun et l'obligation de sécurité de résultat incombant au moniteur en cas de baptême de l'air en parapente<sup>77</sup>.

## **B. L'obligation d'assurance des transporteurs**

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, le monde a pris conscience pour la première fois qu'un aéronef pouvait également être une arme de destruction massive. L'Union Européenne s'est donc fixée comme objectif de créer une obligation d'assurance pour les transporteurs aériens. C'est dans le cadre de sa politique commune des transports que l'Union Européenne a fixé une obligation d'assurance à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers.

Cette obligation figure aujourd'hui dans le règlement CE n°785/2004 entré en vigueur le 30 avril 2005 dans sa version consolidée<sup>78</sup>.

En matière de transport de courrier, les exigences de minimas d'assurance sont fixés par le règlement CE n° 1008/2008.

Il faut noter que ces règlements n'imposent pas un montant d'assurance obligatoire mais bien des exigences minimales en matière d'assurance. Ce sont des montants minimums, les transporteurs ou exploitants peuvent souscrire des montants de garantie plus élevés.

Nous verrons successivement le champ d'application du règlement n°785/2004 consolidé (1) et ce qu'il prévoit pour les passagers (2), les tiers (3), les bagages et le fret (4).

---

<sup>76</sup> Arrêt cassé sur un autre terrain Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 4 novembre 2003, inédit, n° de pourvoi 02-12158

<sup>77</sup> Arrêt cassé au motif que le baptême de l'air en parapente biplace est un transport aérien par Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 3 juillet 2001 : *Bull. civ.* 2001, I, n° 205

<sup>78</sup> Ce règlement a été modifié par les règlements CE n° 1137/2008 et 285/2010

## 1. Le champ d'application du règlement n°785/2004

L'Union Européenne a entendu soumettre à l'obligation d'assurance un maximum de personnes puisque sont visés tous les transporteurs aériens (et pas uniquement les entreprises de transport aérien), ainsi que tous les exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un Etat membre. Peu importe que ce vol soit commercial ou privé. Ces personnes doivent s'assurer pour la responsabilité qu'ils encourent à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers.

Ce champ d'application étant particulièrement large, une série d'exception a été ajoutée au règlement. Ainsi, ne sont pas soumis au règlement n°785/2004 et donc échappent à l'obligation d'assurance :

- Les aéronefs d'Etat (l'Etat étant généralement son propre assureur)
- Les modèles réduits d'aéronef d'une MMD inférieure à 20 kg. Attention donc lors de l'utilisation de drones de plus de 20 kg où l'assurance est obligatoire, même si aucun passager n'est emporté et qu'aucun pilote n'est à bord
- Les aérodynes à décollage à pied (paramoteurs et deltaplanes motorisés compris)
- Les ballons captifs
- Les cerfs-volants (il est surprenant de la part du législateur européen d'avoir jugé bon d'exclure explicitement de l'obligation d'assurance les cerfs-volants, le transport aérien par cerfs-volants étant très limité techniquement !)
- Les parachutes (y compris parachutes ascensionnels)

Sont également exclus, donc exonérés de l'obligation d'assurance, les ULM et les aéronefs (planeurs compris) dont la MMD est inférieure à 500 kg si ces appareils sont utilisés pour des opérations non commerciales ou pour l'enseignement du pilotage. Le règlement précise que cette exception ne joue que « *dans la mesure où cela concerne les exigences en matière d'assurance prévues par le présent règlement applicables aux risques liés aux actes de guerre et au terrorisme* ».

## 2. L'obligation d'assurance à l'égard des passagers

Le transporteur ou l'exploitant devra souscrire une assurance couvrant la responsabilité civile qu'il encourt à l'égard des passagers. Le montant de cette assurance ne

pourra pas être inférieur à 250 000 DTS<sup>79</sup> par passager. Un aéronef n'étant pas toujours plein, l'assurance se fera au siège. Ainsi, un appareil certifié pour 3 sièges passagers devra avoir un montant minimum de garantie de 750 000 DTS.

Toutefois, pour l'exploitation non commerciale d'un appareil dont la MMD ne dépasse pas 2,7 tonnes, le montant minimum de garanti peut être inférieur aux 250 000 DTS par passager. L'Etat le fixera discrétionnairement sans que ce montant minimum ne puisse cependant être inférieur à 100 000 DTS.

### 3. L'obligation d'assurance à l'égard des tiers

En ce qui concerne la couverture de la responsabilité civile que le transporteur ou l'exploitant peut être amené à engager à l'égard des tiers, le montant minimum à souscrire va dépendre de la MMD de l'aéronef en question. Ci-dessous un tableau récapitulatif :

#### MISE A JOUR 02 MARS 2015

|                     | MTOW      |         | Montant minimum assuré rc tiers |             |             |
|---------------------|-----------|---------|---------------------------------|-------------|-------------|
|                     | Livres    | Kg      | DTS                             | Euros       | USD         |
| inférieur à         | 1 100     | 500     | 750 000                         | 942 377     | 1 055 003   |
| inférieur à         | 2 200     | 1 000   | 1 500 000                       | 1 884 754   | 2 110 005   |
| inférieur à         | 5 940     | 2 700   | 3 000 000                       | 3 769 507   | 4 220 010   |
| inférieur à         | 13 200    | 6 000   | 7 000 000                       | 8 795 516   | 9 846 690   |
| inférieur à         | 26 400    | 12 000  | 18 000 000                      | 22 617 042  | 25 320 060  |
| inférieur à         | 55 000    | 25 000  | 80 000 000                      | 100 520 188 | 112 533 600 |
| inférieur à         | 110 000   | 50 000  | 150 000 000                     | 188 475 353 | 211 000 500 |
| inférieur à         | 440 000   | 200 000 | 300 000 000                     | 376 950 705 | 422 001 000 |
| inférieur à         | 1 100 000 | 500 000 | 500 000 000                     | 628 251 175 | 703 335 000 |
| supérieur ou égal à | 1 100 000 | 500 000 | 700 000 000                     | 879 551 646 | 984 669 000 |

| Montant assuré par place passager |         |         |
|-----------------------------------|---------|---------|
| DTS                               | Euros   | USD     |
| 250 000                           | 314 126 | 351 668 |

Ce montant pourra être réduit par chaque pays à un minimum de 100,000 DTS pour les appareils ayant une MTOW inférieure à 2,7 tonnes et une utilisation non commerciale

| Montant assuré par passager au titre des bagages |       |       |
|--------------------------------------------------|-------|-------|
| DTS                                              | Euros | USD   |
| 1 131                                            | 1 421 | 1 591 |

| Montant assuré pour la rc relative au fret par kilo |       |     |
|-----------------------------------------------------|-------|-----|
| DTS                                                 | Euros | USD |
| 19                                                  | 24    | 27  |

| Taux de Change utilisés |          |     |
|-------------------------|----------|-----|
| 1 USD                   | 0,893246 | Eur |
| 1 DTS                   | 1,40667  | USD |

\* NB : la limite ainsi calculée n'inclut pas, en l'absence de toute information relative au volume de fret emporté par qui peut être obtenu en ajoutant au total DTS le produit du volume de fret en kg par 19 DTS

Figure 6 Les limites minimales d'assurance, Présentation IFURTA du 16 mars 2015, Sophie MARX

<sup>79</sup> 1 DTS = 1,42 USD au 26 août 2015. La valeur du DTS est publiée tous les jours sur le site du FMI

Attention, si les valeurs inscrites en DTS sont fixes, leurs conversions en dollars ou euros varie tous les jours en fonction du cours de chaque monnaie.

#### **4. L'obligation d'assurance à l'égard des bagages et du fret**

Pour le fret et les bagages les montants minimaux sont respectivement de 19 DTS/kg dans le cadre d'une exploitation commerciale et 1 131 DTS par passager dans le cadre d'une exploitation commerciale.

### **II. Les personnes physiques liées au transport aérien**

Deux types de personnes sont directement liés au transport aérien privé : le pilote (A) et le passager (B).

#### **A. Les pilotes**

Il conviendra de se pencher sur leurs responsabilités (1) avant d'étudier les garanties qu'ils peuvent souscrire (2).

#### **1. La responsabilité des pilotes**

Le pilote est responsable de son vol. C'est d'ailleurs la première chose qui sera apprise à tout pilote dès le début de sa formation : en cas de problème on pilote, on maîtrise sa machine. Il faut hiérarchiser les actions à mettre en œuvre mais en premier lieu on tient sa vitesse et son appareil. « *En aviation, la vitesse c'est la vie* » (Jack Krine). En effet, la seule chose qui maintienne un appareil en l'air est l'accélération du vent relatif sur la voilure, entraînant une dépression.

Cette responsabilité du vol et de sa bonne conduite a sa traduction juridique. En effet, le pilote sera responsable des conséquences de son vol lorsqu'il a la casquette de transporteur aérien dans les conditions et limites vues supra.

Le pilote n'a cependant pas toujours une activité de transporteur. Il n'en demeure pas moins responsable vis-à-vis de ses passagers et des tiers.

L'article L. 6131-1 du code des transports dispose que « *En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est régie par les dispositions du code civil.* »

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

Ce sera donc le droit commun de la responsabilité qui régira le cas de l'abordage, et plus précisément la responsabilité du fait des choses de l'article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du code civil. Pour rappel, ce régime de responsabilité est objectif et n'est pas plafonné (cf. supra).

Pour les dommages aux tiers, le code des transports dispose article L. 6131-2 « *L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface.*

*La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime ».*

Dans cette hypothèse, il faut distinguer l'exploitant et le pilote. Si le pilote est aux commandes de sa propre machine, alors il sera l'exploitant et donc responsable de plein droit. Si le pilote est salarié de l'aéroclub, l'exploitant responsable sera l'aéroclub et celui-ci aura un éventuel recours contre le pilote salarié dans les conditions déjà vues. Enfin, il est possible que le pilote soit aux commandes d'un appareil qu'il loue à l'aéroclub. Cette situation est envisagée par l'article L. 6431-4 du code des transports qui dispose :

*« En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.*

*Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable que si le tiers établit une faute de sa part ».*

Ici pilote et aéroclub seront solidairement responsables.

Quant au régime de responsabilité de l'ensemble de ces situations, le droit commun de la responsabilité s'appliquera. En effet, les régimes spéciaux prévus par les différentes conventions internationales régissent la responsabilité du transporteur aérien et leur champ d'application se limite aux transports internationaux. Sauf cas particulier de l'article L. 6421-4 vu supra, les articles 1382 et suivants du code civil joueront.

## 2. Les garanties d'assurance du pilote

Ici il convient de distinguer selon que le pilote est propriétaire de sa machine (a) ou non (b).

### a/ Pilote propriétaire de son appareil

En tant que propriétaire de sa machine, le pilote devra l'assurer pour le corps dans les conditions déjà énoncées supra.

En matière de responsabilité, il existe une garantie spéciale faisant l'objet de la convention annexe « B » dite assurance responsabilité civile accident aéronef à l'égard des personnes non transportées et des occupants. Cette garantie sera présentée en commençant par son champ d'application (i), les non garanties (ii), les exclusions (iii), les obligations de l'assuré (iv) et enfin les limites (v).

#### i. Le champ d'application de la garantie « B »

La convention annexe « B » a pour objet de couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qui peut incomber à l'assuré suite à un accident à l'égard des personnes non transportées et des occupants. Il convient de distinguer deux situations :

- pour les personnes non transportées la garantie « B » couvre les dommages matériels et corporels sans plus de précisions
- pour les occupants en revanche seuls les dommages corporels seront couverts. Cependant, la victime peut indifféremment être un passager ou un membre d'équipage. Pour les occupants le dommage doit avoir été subi à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement / débarquement. Une extension est prévue pour les vêtements des occupants, leurs bagages et les marchandises transportées à bord d'aéronefs utilisé en transport public, ce qui est très rarement le cas en matière d'aviation légère.

Afin que la garantie soit acquise, la convention pose une condition de délivrance de billet de passage en matière de transport à titre onéreux. Ce billet doit répondre aux réglementations en vigueur. A noter sur ce point que la réglementation en vigueur a changé depuis l'élaboration de la convention annexe « B ». En effet, la version de cette convention annexe la plus utilisée en matière d'aviation légère est celle de 1989 or, depuis, la

Convention de Montréal est entrée en vigueur. Rappelons que la convention annexe « B » traite d'une garantie RC, soumise par conséquent à la reconnaissance de la responsabilité de l'assuré. Ce point n'a cependant qu'une importance limitée dans la mesure où la responsabilité de l'assuré en matière d'aviation légère sera régie par la Convention de Varsovie d'après le code des transports (cf. supra).

Le billet délivré en matière de transport à titre onéreux devra donc répondre aux exigences de la Convention de Varsovie et contenir un certain nombre de mentions obligatoires<sup>80</sup>.

La Convention de Varsovie prévoyant un plafond d'indemnisation, la convention annexe « B » prévoit naturellement que la couverture n'est accordée que dans « *les limites de la législation en vigueur au jour de l'accident* ». Cette formulation permet de prendre éventuellement en considération les successives hausses de plafonds qui ont été apportées par les protocoles et conventions modifiant la Convention de Varsovie. Cependant, en cas de changement de ces limites allant dans le sens d'une aggravation du risque, la convention annexe offre un choix à l'assureur : soit il résilie le contrat, soit il propose une majoration de prime. Si l'assuré n'accepte pas cette majoration, la possibilité de résilier le contrat sera de nouveau offerte à l'assureur.

## ii. Les non garanties

La différence avec les exclusions réside dans la charge de la preuve. En cas d'exclusion, ce sera à l'assureur de prouver que le sinistre est exclu de la police. En revanche, en cas de non garantie, ce sera à l'assuré de prouver que son sinistre entre dans le cadre de la police.

Ne seront donc pas garanties les conséquences pécuniaires de la RC incombant à l'assuré du fait de dommages subis par l'assuré lui-même, son conjoint, ses descendants, ascendants, s'ils sont transportés dans l'aéronef, les représentants légaux et préposés de l'assuré ainsi que les ayants-droit de toutes ces personnes en cas de dommage corporel. Les dommages subis par la Sécurité sociale ne seront également pas couverts.

Attention donc à la souscription de la garantie RC accident aéronef à l'égard des personnes non transportées et des occupants. Prenons l'hypothèse où un pilote est assuré et part voler avec ses enfants ou ses parents. En cas d'accident où tout le monde est blessé,

---

<sup>80</sup> Art. 3 pour le billet de passage, 4 pour le bulletin de bagage, 8 pour la lettre de transport aérien

personne ne sera couvert par cette garantie. Il conviendra donc de se protéger autrement, via des garanties individuelles par exemple (cf. infra). Ce raisonnement est cependant tout à fait logique : la garantie de la convention annexe « B » est une garantie de responsabilité civile, donc une garantie de dette. Or, sauf trouble relevant davantage de la médecine et de la psychologie que du droit, une personne ne peut pas avoir de dette à l'égard d'elle-même. Par conséquent lorsque la victime et le responsable sont la même personne, une garantie couvrant les conséquences de la responsabilité de cette personne ne peut pas s'appliquer.

Il existe certaines exceptions à ces non garanties, notamment pour les préposés et la Sécurité Sociale.

### iii. Les exclusions

La garantie RC accident aéronef à l'égard des personnes non transportées et des occupants étant une convention annexe, les dispositions des CGC s'appliquent naturellement. Certes le spécial prime sur le général, seulement là il ne s'agit pas ni de spécial ni de général mais de règles insérées dans les CGC auxquelles des compléments sont annexés.

Les exclusions des CGC s'appliquent donc, mais l'article 3 de la convention annexe « B » en ajoute quelques-unes. Sont donc exclus :

- les dommages liés à des matières dangereuses
- les dommages aux biens confiés à un titre quelconque à l'assuré (cependant restent couverts les dommages résultant d'incendie ou d'explosion causés à un immeuble dans lequel l'aéronef est garé). La garantie RC biens confiés prendra le relai
- les dommages liés à la qualité d'organisateur de manifestation aérienne de l'assuré
- les frais d'instance pénale

Sauf stipulation contractuelle contraire, sont également exclus :

- les dommages résultant des opérations de chargement et déchargement de l'aéronef
- les dommages causés aux bagages et marchandises transportés à bord d'un aéronef non autorisé à effectuer du transport public de passagers / marchandises
- les dommages de l'AVN46B (bruit et pollution) dans les limites de reproduction de cette clause (reproduite partiellement dans la convention annexe)

- les billets, pièces, métaux précieux, objets d'art, films négatifs, disques et bandes magnétiques

#### iv. Les obligations de l'assuré

La convention annexe « B » étant une convention soumise au Titre I, l'assuré doit classiquement déclarer ses sinistres ou ses changements de situation dans les conditions et délais prévus par le code des assurances au titre précité.

#### v. Les limites

Les frais de procès et autres frais de règlements ne seront pas déduits du montant de garantie mais peuvent être supportés par l'assuré en cas de condamnation à un montant supérieur au capital garanti dans la limite de sa part dans la condamnation.

La principale limite réside dans le fait que, même si l'aéronef reste dans les limites de poids et de centrage prévues à son CDN, si le nombre de personnes présentes à bord est supérieur au nombre de places assurées le montant de l'indemnité sera alors réduit dans la proportion existant entre le nombre de places assurées et le nombre de personnes présentes à bord. L'application de l'article L. 113-9 du code des assurances sera écartée.

### **b/ Pilote non-proprétaire de son appareil**

Dans cette hypothèse, le pilote se contente d'utiliser l'appareil d'une autre personne, soit un autre particulier, soit l'aéroclub. L'assurance corps de l'appareil ne doit donc pas être souscrite par le pilote mais par le propriétaire.

En revanche en matière de responsabilité civile il peut lui être demandé de souscrire lui-même une garantie couvrant sa propre responsabilité bien qu'il vole sur l'appareil d'un autre. Le pilote peut également être couvert en tant qu'assuré additionnel sur la police du propriétaire de l'appareil. La question de la mise à disposition de l'aéronef est alors relancée sur le plan des assurances et avec elle la notion de déclaration du risque. En effet, supposons un pilote propriétaire de sa machine qu'il a assuré en corps. Ce pilote a également souscrit une assurance RC. Qu'arrive-t-il si ce pilote décide de prêter son appareil à un autre pilote, un ami par exemple, et que ce-dernier a un accident ? Si le pilote ayant eu l'accident était déclaré et avait la qualité d'assuré additionnel alors aucun problème particulier n'est à signaler.

En revanche, dans l'hypothèse où ce prêt de machine ne ferait pas l'objet d'une information à l'assureur, il convient de rappeler les termes des CGC dans leur rédaction de 1989. En effet, la police d'assurance est souscrite sur la base de déclarations du souscripteur. Si le prêt n'est pas déclaré à l'assureur dès la souscription de l'assurance, le souscripteur s'expose à d'éventuelles sanctions. Le prêt peut également être déclaré en cours de contrat dans la mesure où le prêt entraîne une modification du risque. L'assureur contracte sur la base de l'utilisation de l'aéronef par une personne donnée, pas une personne donnée et potentiellement tous les autres pilotes de son entourage ! La déclaration du prêt de l'aéronef doit être faite préalablement au prêt. Tout ceci est également valable pour les locations.

Les dispositions du code des assurances Titre I s'appliquent à la déclaration. En cas de déclaration, l'assureur peut soit résilier le contrat soit proposer un nouveau taux de prime. Si l'assuré refuse ce nouveau taux, l'assureur pourra de nouveau résilier le contrat. En revanche, si la déclaration n'est pas faite alors la garantie ne sera pas acquise. Pire, les CGC disposent que *« toute réticence ou déclaration intentionnellement fausse, toute omission ou déclaration inexacte, par le souscripteur ou l'assuré non souscripteur, de circonstances du risque connues de lui, entraînent l'application de sanctions prévues aux articles L. 113-8 (nullité du contrat) et L. 113-9 (réduction des indemnités) du code des assurances »*.

En matière de RC le pilote et sa famille au sens large ne sont pas garantis en vertu de la convention annexe « B ». Cela s'explique par le fait que la garantie « B » est une garantie de responsabilité civile. Lorsque l'auteur et la victime sont une seule et même personne, (le pilote s'écrase seul de son fait par exemple) il ne peut y avoir de dette envers soi-même. Il n'y a pas de responsabilité donc il n'y a pas de garantie.

Il convient dès lors de souscrire une garantie individuelle. Ce type de garantie est prévue par la convention annexe « D » dite assurance individuelle à la place contre les accidents corporels liés à l'utilisation d'aéronefs. Cet imprimé date d'avril 1992.

Cette garantie couvre les indemnités dues en cas d'accident lié à l'utilisation de l'aéronef dont l'assuré serait victime. Il s'agit d'un capital décès / invalidité ne reposant pas pour en bénéficier sur une base de responsabilité mais sur un état de fait. Il n'y a donc pas de doublons avec d'éventuelles couvertures RC prises par ailleurs.

La garantie s'applique quand l'assuré se trouve à bord, monte ou descend de l'aéronef. Elle est étendue aux accidents survenant du fait de l'aéronef effectivement utilisé alors que l'assuré n'est pas à bord, ainsi qu'aux accidents résultant de moyens de sauvetage et à ceux survenant au cours du transfert de l'assuré entre le lieu de l'accident et le lieu où il recevra ses premiers soins.

Afin de faire jouer cette garantie, la déclaration du sinistre devra intervenir dès que le souscripteur, l'assuré ou toute personne intéressée en a connaissance et au plus tard dans les cinq jours ouvrés sous peine de déchéance. Un certificat du médecin appelé à donner les premiers soins faisant état des blessures devra impérativement être envoyé à l'assureur dans les 10 jours à compter de l'accident sous peine de réduction de l'indemnité.

La convention annexe « D » pose les modalités d'allocation des capitaux dans son article 6 reproduit ci-dessous :

**« 1° Décès :**

*En cas de décès de l'assuré, résultant d'un accident garanti et survenant dans un délai d'un an à compter du jour de l'accident, le capital prévu aux Conditions Particulières est versé au bénéficiaire désigné ou, en l'absence de désignation de bénéficiaire, aux ayant-droit de l'assuré.*

**2° Incapacité permanente :**

*En cas d'incapacité permanente totale ou partielle de l'assuré résultant d'un accident garanti, il est versé à celui-ci un capital déterminé en appliquant à la somme prévue dans ce cas aux Conditions Particulières le pourcentage d'incapacité précisé ci-dessous :*

|                                                        |       |
|--------------------------------------------------------|-------|
| Aliénation mentale incurable excluant tout travail     | 100 % |
| Paralysie organique totale                             | 100 % |
| Cécité complète                                        | 100 % |
| Perte de l'oeil avec énucléation                       | 30 %  |
| Perte complète de la vision d'un oeil sans énucléation | 25 %  |
| Surdité complète des deux oreilles                   | 40 %  |
| Surdité complète d'une oreille                       | 10 %  |

Perte par amputation ou perte complète de l'usage :

|                                                           |       |
|-----------------------------------------------------------|-------|
| des deux bras ou deux mains                               | 100 % |
| des deux jambes ou deux pieds                             | 100 % |
| d'un bras ou main et d'une jambe ou pied                  | 100 % |
| d'une jambe au-dessus de genou                            | 50 %  |
| d'une jambe au-dessous ou au niveau du genou ou d'un pied | 40 %  |
| d'un gros orteil                                          | 8 %   |

|                                     | Droit | Gauche |
|-------------------------------------|-------|--------|
| d'un bras ou d'une main             | 60 %  | 50 %   |
| d'un pouce                          | 20 %  | 17 %   |
| de l'index                          | 15 %  | 12 %   |
| d'un des autres doigts de la main : |       |        |
| - médius                           | 10 %  | 8 %    |
| - annulaire                         | 8 %   | 6 %    |
| - auriculaire                       | 7 %   | 5 %    |

Perte totale de trois doigts ou du pouce et d'un doigt autre que l'index

|  |      |      |
|--|------|------|
|  | 25 % | 20 % |
|--|------|------|

Perte complète de l'usage :

|                        |      |      |
|------------------------|------|------|
| de l'épaule           | 25 % | 20 % |
| du poignet ou du coude | 20 % | 15 % |

|                |      |
|----------------|------|
| de la hanche   | 30 % |
| du genou       | 20 % |
| du cou-de-pied | 15 % |

|                                                                                                                   |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Fracture du maxillaire inférieur amenant des troubles dans la mastication, la déglutition et la parole, maximum | 25 % |
| Fracture d'une jambe entraînant une incapacité permanente partielle, maximum                                    | 30 % |
| Fracture d'une rotule ou d'un pied entraînant une incapacité permanente partielle, maximum                      | 20 % |

*S'il est médicalement constat e que l'assuré est gaucher, les taux d'incapacité prévus pour les membres supérieurs sont intervertis.*

*Les infirmités non énumérées ci-dessus, même d'importance moindre, sont indemnisées en proportion de leur gravité comparée à celle des cas  enum er es sans tenir compte de la profession de l'assuré.*

*La perte de membres ou d'organes frapp es d'incapacité fonctionnelle avant l'accident ne peut donner lieu à indemnité.*

*La lésion de membres ou organes déjà infirmes n'est indemnisée que par différence entre l'état avant et l'état après l'accident.*

*L'évaluation des lésions consécutives à l'accident ne peut être augmentée par l'état d'infirmité d'autres membres ou organes que l'accident n'a pas intéressés.*

*L'indemnité totale résultant de plusieurs infirmités provenant du même accident s'obtient par addition, sans pouvoir dépasser le capital prévu aux Conditions Particulières pour le cas d'incapacité permanente totale.*

*Si plusieurs infirmités affectent un même membre ou organe, les indemnités correspondantes s'additionnent sans pouvoir dépasser la somme accordée pour la perte dudit membre ou organe.*

### **3° Cumul des indemnités :**

*Un même accident ne peut donner droit qu'à l'une ou l'autre des sommes prévues pour les cas de décès ou d'incapacité permanente ; dans le cas où la victime décède, dans un délai d'un an, des suites d'un accident garanti et a bénéficié, en raison du même accident, de l'indemnité prévue pour incapacité permanente, l'assureur versera le capital décès diminué de cette indemnité si celle-ci est inférieure audit capital. »*

## **B. Les passagers**

En termes de responsabilité, le passager n'est soumis à aucun régime particulier. Le droit commun s'appliquera donc à lui s'il cause un dommage, à savoir les articles 1382 et 1383 du code civil pour les dommages causés par sa faute, et l'article 1384 alinéa 1 du même code pour les dommages causés par les choses dont il a la garde.

Du côté des assurances, si le passager a causé un dommage alors son assurance RC classique jouera. Pour raccourcir, le passager aérien n'est pas concerné par les particularités de l'aérien.

Lorsque le passager a subi un dommage, il va bénéficier des assurances du club ou du pilote. Il lui est cependant possible de compléter ces garanties par la souscription d'une assurance individuelle dans les mêmes conditions que les pilotes (garantie « D »).

Le pilote ou l'aéroclub peut également souscrire une garantie responsabilité civile « admise » à l'égard des passagers. Cette garantie est formalisée dans la convention spéciale « B1 ».

La responsabilité « admise » est une garantie par laquelle un passager n'a pas à prouver la responsabilité du pilote pour avoir le droit à une indemnisation. Il lui suffit d'être à bord de l'appareil lors de l'accident. Cette garantie « B1 » est accordée aux termes de la convention annexe « B ». Elle a pour unique objectif l'indemnisation d'un préjudice corporel subis par les personnes non responsables de l'accident ayant entraîné le dommage et se trouvant à bord. Cette garantie « B1 » permet de palier les non garanties de la garantie « B ». Sont donc compris dans la garantie « B1 » l'assuré, son conjoint, ses ascendants, ses descendants, les représentants légaux de la personne morale propriétaire de l'aéronef et les préposés de l'assuré.

Sont cependant exclus tous les membres d'équipage à savoir pilote, co-pilote, élève pilote, instructeur, navigateur, mécanicien, radio, steward et hôtesse dans l'exercice de leurs fonctions. Si l'élève pilote est accompagné de son instructeur alors il pourra, par exception à l'exclusion, être couvert.

Il existe une condition pour bénéficier de cette assurance RC « admise » : la garantie est subordonnée à une renonciation à recours à l'encontre de l'assuré, de ses préposés et de ses assureurs de la part de la victime ou de ses ayants-droit. Toute assignation fait perdre le bénéfice de cette garantie. Celui-ci se prescrit par 2 ans à compter du jour de l'accident.

Le montant de cette garantie est à fixer aux conditions particulières. Cependant, il est communément admis que celui-ci soit fixé à 115 000 €. En cas de dommage corporel, la victime a donc un choix. Soit elle demande à bénéficier de la garantie « B1 » et elle obtiendra alors 115 000 € de façon forfaitaire, soit elle renonce au bénéfice de cette garantie et assigne le pilote et/ou l'aéroclub. L'assignation peut être privilégiée si la victime pense obtenir plus de 115 000 €.

Il est précisé que l'application de la garantie Individuelle (garantie « D ») ne fait pas obstacle à la mise en œuvre, par les passagers victimes de la garantie RC passagers et notamment de la garantie RC « admise », dont la limite de 115 000 € visée ci-dessus s'applique indépendamment du montant assuré au titre de la garantie Individuelle.

## **Conclusion**

En conclusion, cette étude n'est qu'une présentation générale des grandes lignes de la responsabilité et des assurances applicables aux associations aéronautiques. Ce mémoire ne révolutionne pas la matière et peut même sembler simpliste pour des juristes ou simplement des initiés au droit et aux assurances. Cependant, l'objectif de cette étude est bien de présenter clairement l'état des choses actuelles en la matière.

Les principaux points de cette étude sont l'attention qu'il faut apporter aux cumuls d'assurances. En effet, un pilote ou un élève peuvent être couverts par les assurances souscrites par l'aéroclub. Dans ce cas il sera inutile de souscrire une nouvelle garantie. On pense ici notamment aux garanties corps. Inversement, il existe des zones non couvertes qu'il convient de combler par une assurance individuelle.

Il faut aussi garder à l'esprit que certaines garanties sont automatiques dès l'instant qu'un dommage est subi (les assurances des biens) alors que les assurances RC sont conditionnées à la reconnaissance de la responsabilité de l'assuré. Ce sont des assurances de dettes.

Attention également aux exclusions et non garanties, la différence étant une inversion de la charge de la preuve. Les franchises peuvent également parfois déséquilibrer l'assurance dans la mesure où la franchise additionnée à la prime est parfois supérieure à la valeur de l'aéronef.

Sur la valeur de l'aéronef justement, il faudra bien vérifier si celle-ci est assurée ou agréée. La différence étant la possibilité de remettre en cause la valeur assurée, pas la valeur agréée.

Enfin, un point à surveiller est celui de savoir de quels textes relève la police d'assurance : le Titre I ou le Titre VII du code des assurances. Les conditions générales et conventions annexes Titre VII sont encore en discussion entre les assureurs et les courtiers spécialisés à l'heure de cette étude, bien que certaines polices soient déjà soumises aux conditions générales Titre VII dans leur rédaction du 1 janvier 2014.

L'objectif était de démontrer que l'assurance n'est pas une charge inutile car il existe un réel risque juridique lors de la pratique de l'aviation légère. L'assurance a un coût

certes, mais les risques potentiellement encourus sont tels que l'assurance est bien plus qu'une formalité pour voler. Il suffit d'en prendre conscience.

Pour avoir une couverture d'assurance adaptée à ses besoins, selon le type de pratique de l'aviation légère, il suffit de bien discuter avec son courtier ou, à défaut, avec son assureur.

Pour davantage de détails et précisions, il suffit de voir la petite centaine de pages qui précède cette conclusion.

## **Bibliographie**

### **Ouvrages**

DE BARBEYRAC Rosine, *Synthèse de droit aérien*, Institut Mermoz, 2009, 567 pages

LE TOURNEAU Philippe, *Droit de la Responsabilité et des Contrats*, édition Dalloz, collection Dalloz Action, 2014/2015, 2304 pages

### **Législation et réglementation**

Code civil

Code de l'aviation civile

Code des transports

Loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association

Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux

Décret n° 83-927 du 21 octobre 1983 fixant les conditions de remboursement de certaines dépenses supportées par les armées

Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes

### **Revues**

Gazette du Palais, Lextenso

JurisClasseur Transport, Lexisnexis

Revue des contrats, Lextenso

Revue française de droit aérien et spatial, A. Pedone

Revue générale du droit des assurances, Lextenso

Revue Lamy Droit Civil, Lamy

Revue Responsabilité civile et Assurances, Lexisnexis

### **Articles**

« Garde du comportement et garde de la structure », *Mélanges P. Roubier*, 1961, t. 2, p. 51s

« La détermination du gardien dans la responsabilité du fait des choses inanimées », *JCP G* 1960, I, 1952.

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

A. Tunc, « Garde du comportement et garde de la structure dans la responsabilité du fait des choses inanimées », *JCP G* 1957, I, 1384

A. Vignon-Barrault, « Promenades aériennes et vols d'agrément : attention danger ! (à propos d'un arrêt de la première chambre civile du 27 février 2007) », *Resp. civ. et assur.* oct. 2007, étude 16

B. GOLDMAN, *La détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées*, th. Lyon, 1946

H. Groutel, « Garde de la structure – garde du comportement : le glas sonne-t-il ? », *Resp. civ. et assur.*, mai 2007, repère 5

J-P TOSI, fascicule 460-20 : TRANSPORT AÉRIEN – Montant de la responsabilité du transporteur. Procès en responsabilité. Règles spécifiques au droit aérien interne, *JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances*, 9 mai 2005

### **Accords professionnels**

Responsabilité civile pour les organisateurs de manifestations aériennes, Dispositions générales, Imprimé du 4 juillet 1996

Conditions générales communes et conventions annexes « contrat d'assurance aéronef Titre VII » dans leur rédaction au 1<sup>er</sup> janvier 2014, dites CG et conventions annexes Titre VII

Conditions générales communes et conventions annexes D.A. 17 mai 1989 issues de la Loi n°89-1014 du 31 décembre 1989, mises en conformité le 1er octobre 1991 dites CG et conventions annexes Titre I

### **Rapports publics**

Cour de cassation, Avis de M. Duplat, Premier avocat général, relatif à l'arrêt n°559 du 29 juin 2007

Direction Générale de l'Aviation Civile, *Guide de la présentation en vol*, Directeur des vols

### **Sites internet**

Bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile : <http://www.bea.aero/>

Cour de cassation : <https://www.courdecassation.fr/>

Dalloz : <http://www.dalloz.fr/>

Dictionnaire juridique de Serge Braudo: <http://www.dictionnaire-juridique.com/>

Droit de l'Union Européenne : <http://eur-lex.europa.eu/>

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

Fédération Française Aéronautique : <http://www.ffa-aero.fr/>

Fédération Française d'ULM : <http://www.ffplum.com/>

Fédération Française des Sociétés d'Assurances : <http://www.ffsa.fr/>

L'argus de l'assurance : <http://www.argusdelassurance.com/>

Légifrance : <http://legifrance.gouv.fr/>

LexisNexis : <http://www.lexisnexus.fr/>

Ministère de la ville, de la jeunesse et des sports : <http://www.associations.gouv.fr/>

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie; Secteur aérien : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html>

Site officiel de l'administration française : <http://www.service-public.fr/>

## **Table des matières**

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| Remerciements                                                               |    |
| Table des sigles et abréviation.....                                        | 1  |
| Glossaire.....                                                              | 2  |
| Synthèse.....                                                               | 4  |
| Sommaire.....                                                               | 6  |
| Introduction .....                                                          | 7  |
| Partie 1. L'aéroclub personne morale de droit privé : l'association.....    | 10 |
| Chapitre 1. Le droit commun applicable aux associations .....               | 10 |
| Section 1 : La responsabilité des associations.....                         | 10 |
| I. La responsabilité civile de l'association vis-à-vis de ses membres ..... | 10 |
| A. La responsabilité statutaire .....                                       | 11 |
| B. L'obligation de sécurité .....                                           | 12 |
| C. Le dirigeant d'aéroclub : dirigeant de l'association.....                | 12 |
| 1. La responsabilité du dirigeant de l'association.....                     | 13 |
| 2. L'assurance responsabilité civile des mandataires sociaux .....          | 15 |
| a/ Le souscripteur et l'assuré.....                                         | 15 |
| b/ L'objet et les conditions de la garantie.....                            | 16 |
| c/ Les limites et les exclusions de la garantie .....                       | 17 |
| II. La responsabilité civile de l'association vis-à-vis des tiers.....      | 18 |
| A. La responsabilité contractuelle .....                                    | 18 |
| 1. Les conditions d'engagement .....                                        | 18 |
| 2. Les exonérations .....                                                   | 19 |
| a/ La force majeure.....                                                    | 19 |
| b/ Le fait d'un tiers .....                                                 | 20 |
| c/ La faute de la victime .....                                             | 20 |

|             |                                                                                             |    |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.          | Les limitations.....                                                                        | 20 |
| a/          | Les clauses limitatives de responsabilité.....                                              | 20 |
| b/          | La clause pénale .....                                                                      | 22 |
| 4.          | Les sanctions.....                                                                          | 23 |
| B.          | La responsabilité délictuelle .....                                                         | 24 |
| 1.          | La responsabilité du fait personnel .....                                                   | 24 |
| a/          | La faute.....                                                                               | 24 |
| b/          | Le préjudice.....                                                                           | 25 |
| c/          | Le lien de causalité.....                                                                   | 26 |
| 2.          | La responsabilité du fait des choses.....                                                   | 27 |
| a/          | Le dommage.....                                                                             | 28 |
| b/          | La chose et le fait de celle-ci.....                                                        | 28 |
| c/          | La garde de la chose.....                                                                   | 30 |
| 3.          | La responsabilité du fait d'autrui.....                                                     | 30 |
| a/          | La responsabilité du commettant du fait de ses préposés.....                                | 32 |
| b/          | L'articulation entre responsabilité du commettant et responsabilité propre du préposé ..... | 33 |
| i.          | La responsabilité du salarié.....                                                           | 33 |
| ii.         | La couverture d'assurance du salarié.....                                                   | 35 |
| c/          | La responsabilité de l'association sportive.....                                            | 36 |
| Section 2 : | Les garanties d'assurances de droit commun.....                                             | 38 |
| I.          | La garantie responsabilité civile générale des associations .....                           | 38 |
| A.          | L'assuré.....                                                                               | 38 |
| B.          | L'objet de la garantie .....                                                                | 38 |
| C.          | Les exclusions.....                                                                         | 40 |
| II.         | L'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur .....                             | 41 |
| III.        | L'assurance des infrastructures .....                                                       | 44 |

|             |                                                                                                   |    |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A.          | L'objet de la garantie .....                                                                      | 44 |
| B.          | Les exclusions.....                                                                               | 45 |
| C.          | Les obligations de l'assuré.....                                                                  | 46 |
| Chapitre 2. | Les spécificités aéronautiques applicables aux aéroclubs .....                                    | 47 |
| Section 1 : | Les conditions générales communes au contrat d'assurance aéronef ....                             | 47 |
| I.          | Les exclusions communes à tous les risques.....                                                   | 49 |
| A.          | Les risques toujours exclus .....                                                                 | 49 |
| B.          | Les risques exclus sous réserve de stipulation contraire.....                                     | 50 |
| II.         | Les obligations de l'assuré .....                                                                 | 52 |
| III.        | La formation et la durée du contrat .....                                                         | 52 |
| Section 2 : | La réforme du code des assurances et l'apparition du Titre VII .....                              | 53 |
| I.          | Les besoins et les objectifs de la réforme.....                                                   | 53 |
| II.         | Le cheminement vers la réforme .....                                                              | 54 |
| III.        | Le champ d'application du Titre VII modifié .....                                                 | 54 |
| Partie 2.   | Les activités de l'aéroclub.....                                                                  | 56 |
| Chapitre 1. | Le cœur de métier des aéroclubs : voler et faire voler.....                                       | 56 |
| Section 1 : | La convention annexe « B2 » responsabilité civile applicable aux associations aéronautiques ..... | 56 |
| Section 2 : | La mise à disposition d'aéronefs.....                                                             | 59 |
| I.          | La responsabilité de l'aéroclub en cas de mise à disposition d'appareils .....                    | 59 |
| A.          | L'encadrement légal de la responsabilité de l'aéroclub.....                                       | 59 |
| B.          | L'évolution jurisprudentielle du cadre de la responsabilité de l'aéroclub.                        | 60 |
| 1.          | Le contrat de transport .....                                                                     | 62 |
| 2.          | La faute délictuelle.....                                                                         | 63 |
| 3.          | La responsabilité du fait des choses.....                                                         | 64 |
| II.         | L'assurance corps .....                                                                           | 65 |
| A.          | La garantie corps risques ordinaires .....                                                        | 65 |

|                                                                                                     |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Définition .....                                                                                 | 65 |
| 2. Les exclusions .....                                                                             | 66 |
| 3. Les obligations .....                                                                            | 68 |
| 4. Les limites .....                                                                                | 68 |
| 5. Les différences que propose le Titre VII .....                                                   | 71 |
| B. La garantie corps risques de guerre et assimilés .....                                           | 72 |
| 1. La convention annexe « A1 » .....                                                                | 72 |
| 2. La clause LSW555D .....                                                                          | 74 |
| Chapitre 2. Les activités connexes de l'aéroclub.....                                               | 75 |
| Section 1 : L'organisation d'évènements et meetings .....                                           | 75 |
| I. Les responsabilités en matière de manifestations aériennes .....                                 | 75 |
| A. Définition de la manifestation aérienne .....                                                    | 76 |
| 1. Le cas général .....                                                                             | 76 |
| 2. Le cas des baptêmes en manifestation .....                                                       | 76 |
| B. Les responsabilités en jeu .....                                                                 | 77 |
| 1. La nature des responsabilités en jeu.....                                                        | 77 |
| 2. L'exigence de garanties posée par l'arrêté.....                                                  | 79 |
| II. La garantie responsabilité civile pour les organisateurs de manifestations<br>aériennes .....   | 80 |
| A. La notion d'assuré au titre de la garantie RC organisateurs de<br>manifestations aériennes ..... | 80 |
| B. Le cas des militaires.....                                                                       | 81 |
| 1. Les militaires victimes du préjudice .....                                                       | 81 |
| 2. Les militaires causant le préjudice .....                                                        | 82 |
| C. Les garanties proposées aux organisateurs de manifestations aériennes ...                        | 83 |
| 1. La présentation des garanties .....                                                              | 83 |
| a/ La garantie principale.....                                                                      | 83 |
| b/ Les garanties annexes.....                                                                       | 83 |

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| 2. Les exclusions.....                                               | 84  |
| 3. Autres dispositions classiques .....                              | 86  |
| Section 2 : L'activité de transporteur aérien en aéroclub.....       | 86  |
| I. Les obligations liées au transport aérien .....                   | 86  |
| A. La responsabilité de l'association en tant que transporteur ..... | 86  |
| 1. Le champ d'application .....                                      | 87  |
| 2. Le plafond .....                                                  | 88  |
| 3. Le régime .....                                                   | 89  |
| 4. La notion de gratuité .....                                       | 90  |
| B. L'obligation d'assurance des transporteurs .....                  | 91  |
| 1. Le champ d'application du règlement n°785/2004.....               | 92  |
| 2. L'obligation d'assurance à l'égard des passagers.....             | 92  |
| 3. L'obligation d'assurance à l'égard des tiers .....                | 93  |
| 4. L'obligation d'assurance à l'égard des bagages et du fret.....    | 94  |
| II. Les personnes physiques liées au transport aérien .....          | 94  |
| A. Les pilotes .....                                                 | 94  |
| 1. La responsabilité des pilotes .....                               | 94  |
| 2. Les garanties d'assurance du pilote .....                         | 96  |
| a/ Pilote propriétaire de son appareil.....                          | 96  |
| i. Le champ d'application de la garantie « B ».....                  | 96  |
| ii. Les non garanties .....                                          | 97  |
| iii. Les exclusions.....                                             | 98  |
| iv. Les obligations de l'assuré.....                                 | 99  |
| v. Les limites .....                                                 | 99  |
| b/ Pilote non-propriétaire de son appareil .....                     | 99  |
| B. Les passagers .....                                               | 103 |
| Conclusion.....                                                      | 105 |

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Bibliographie .....      | 107 |
| Table des matières ..... | 110 |

## **Annexes**

|                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Annexes .....                                                                                      | 1  |
| Annexe 1 : Montant des franchises sur le marché de l'assurance.....                                | 2  |
| Annexe 2 : Clause AVN 48 B.....                                                                    | 3  |
| Annexe 3 : Clause AVN 52 E : extension de garantie responsabilités civiles.....                    | 4  |
| Annexe 4 : Clause LSW555D.....                                                                     | 6  |
| Annexe 5 : La clause AVN 38 B Clause d'exclusion des Risques de Contamination<br>Radioactive ..... | 12 |

## **Annexe 1 : Montant des franchises sur le marché de l'assurance**

|                                                                                                       |                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LINERS</b>                                                                                         |                                                                                |
| BOEING 747, 777, 767<br>DC 10<br>AIRBUS 300, 310, 330, 340                                            | 1.000.000 USD                                                                  |
| BOEING 737-300, 737-400, 737-500 et<br>autre 737 plus récents<br>AIRBUS 319, 320, 321<br>MD 81, MD 83 | 750.000 USD                                                                    |
| BOEING 737-200, 727<br>MERCURE<br>DC 8<br>FOKKER 100, FOKKER 28                                       | 500.000 USD                                                                    |
| ATR 42, ATR 72                                                                                        | 100.000 USD                                                                    |
| <b>JETS REGIONAUX</b>                                                                                 |                                                                                |
| EMBRAER ERJ-145, ERJ-135, ERJ-190<br>BOMBARDIER CRJ-100 à CRJ-1000                                    | 250.000 USD                                                                    |
| <b>TURBOPROPULSEURS</b>                                                                               |                                                                                |
| ATR 42, ATR 72                                                                                        | 100.000 USD                                                                    |
| EMBRAER EMB-120, EMB-110<br>BEECH 350, 99<br>JETSTREAM 31                                             | 50.000 USD                                                                     |
| BEECH 200, 400, 1900<br>PILATUS PC6, PC1                                                              | 25.000 USD                                                                     |
| <b>JETS D'AFFAIRE</b>                                                                                 |                                                                                |
| DASSAULT FALCON 20, 50, 900, 2000<br>LEARJET 35, 40, 45, 60<br>CESSNA 525, 550, 560                   | 50.000 USD (souvent moins)                                                     |
| <b>BIMOTEURS A PISTONS</b>                                                                            |                                                                                |
| CESSNA 206<br>DIAMOND DA-42                                                                           | 1% de la valeur avec un minimum de 7.500 EUR                                   |
| <b>MONOMOTEURS A PISTONS</b>                                                                          |                                                                                |
| BEECH A-36<br>CESSNA 182, 172<br>SOCATA TB10, TB20<br>CIRRUS SR-22                                    | 5% de la valeur avec un minimum de 1.500 EUR, y compris en cas de perte totale |
| <b>HELICOPTERES</b>                                                                                   |                                                                                |
| Tous modèles                                                                                          | 5% de la valeur, y compris en cas de perte totale                              |

## **Annexe 2 : Clause AVN 48 B**

LA PRESENTE POLICE NE COUVRIRA PAS LES SINISTRES CAUSES PAR :

- a) Guerre, invasion, actes d'ennemis étrangers, hostilités (que la guerre soit déclarée ou non), guerre civile, rébellion, révolution, insurrection, loi martiale, pouvoir militaire ou pouvoir usurpé ou tentative d'usurpation du pouvoir,
- b) Toute détonation hostile d'un engin de guerre utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire ou quelque autre réaction similaire ou l'énergie ou une substance radioactive,
- c) Grèves, émeutes, mouvements populaires ou troubles sociaux,
- d) Tout acte d'une ou plusieurs personnes, qu'il s'agisse ou non d'agents d'une puissance souveraine, commis à des fins politiques ou terroristes et que les pertes ou dommages en résultant soient accidentels ou intentionnels,
- e) Tout acte de malveillance ou de sabotage,
- f) Confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par ou sur l'ordre de tout Gouvernement (qu'il soit civil, militaire ou «de facto») ou de toute Autorité publique ou locale,
- g) Détournement ou prise illicite de possession ou exercice illicite de contrôle de l'aéronef ou de l'équipage en cours de vol (y compris toute tentative de prise de possession ou de contrôle) commis par toute personne ou groupe de personnes se trouvant à bord de l'aéronef et agissant sans le consentement de l'Assuré.

Sont de même exclus, les dommages survenant alors que l'aéronef ne se trouve plus sous le contrôle de l'Assuré par suite de la réalisation de l'un des risques exclus visés ci-dessus.

L'Assuré sera considéré comme ayant repris le contrôle de l'aéronef dès que celui-ci sera remis «sain et sauf» sur un aéroport non exclu par les limites géographiques de la présente Police et qu'il sera utilisable sans aucune restriction pour sa mise en exploitation.

(un tel retour «sain et sauf» nécessitant que l'aéronef soit au parking, moteurs arrêtés et ne fasse plus l'objet d'aucune contrainte extérieure)

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

## **Annexe 3 : Clause AVN 52 E : extension de garantie responsabilités civiles**

- I. Il est noté et agréé que les Assureurs ont adressé un préavis de résiliation de l'avenant d'extension de garantie Risques de Guerre et risques assimilés (AV 52 C et/ou son équivalent), conformément aux dispositions prévues par ledit avenant. De ce fait, à compter du ..... , la garantie correspondante n'est plus en vigueur.
- II. A compter du ..... l'Assuré bénéficie de la garantie définie par la clause AV 52 E ci-jointe, complétée par les dispositions qui suivent :
- 1/ L'Assuré a accepté d'acquitter une prime additionnelle exceptionnelle de 25% de la prime responsabilité civile à compter du 1<sup>er</sup> Octobre 2001.
- 2/ Cette prime additionnelle est forfaitaire . L'Assuré ne pourra bénéficier au titre de celle-ci des participations bénéficiaires et/ou ristournes de primes éventuellement prévues dans la police.
- 3/ Il est perçu une prime de ..... payable le 1<sup>er</sup> Octobre 2001 et qui devra être reçue par les Assureurs avant le 20 Octobre 2001.
- II. Il n'est rien changé aux autres clauses et conditions du contrat.

### **ARTICLE 1er - EXTENSION DE GARANTIE**

Par dérogation aux dispositions de l'annexe "Exclusion des risques de guerre, détournement et autres périls" (AV 48 B) jointe en annexe, il est convenu qu'à effet du ..... et moyennant une prime additionnelle précisée aux Conditions Particulières, les exclusions visées aux paragraphes a), c), d), e), f) et g) de l'annexe précitée sont rachetées sous réserve des dispositions ci-après.

### **ARTICLE 2 - EXCLUSION**

Dans le cas où l'exclusion visée au paragraphe a) de la clause AV 48 B aurait été rachetée, reste exclue de la garantie la Responsabilité Civile encourue pour les dommages subis par des biens "AU SOL", sauf s'ils ont été causés par et/ou résultent de l'utilisation d'un aéronef.

### **ARTICLE 3 - LIMITATION DE GARANTIE**

L'engagement maximum des Assureurs en ce qui concerne les garanties de responsabilité civile assurées dans le cadre de la couverture accordée par le présent avenant s'exerce :

**1/ pour la responsabilité civile envers les passagers, à concurrence du(des) montant(s) prévu(s) par le contrat.**

**2/ pour l'ensemble des autres garanties de responsabilité civile, à concurrence de la contre valeur dans la monnaie du contrat de par événement et en tout par période annuelle d'assurance, ce plafond étant compris dans le montant de garantie maximum accordé par le contrat.**

#### **ARTICLE 4 - CESSATION AUTOMATIQUE DE LA GARANTIE**

La garantie accordée par le présent avenant cessera automatiquement :

(i) POUR TOUTES LES GARANTIES :

En cas de guerre, qu'elle soit déclarée ou non, entre deux ou plusieurs des pays suivants : France, République Populaire de Chine, Communauté des Etats Indépendants (C.E.I), Royaume-Uni, Etats-Unis.

(ii) POUR CE QUI EST DE L'EXTENSION DE GARANTIE AU PARAGRAPHE a) DE LA CLAUSE AV 48 B.

Dès l'emploi à des fins hostiles de tout engin de guerre utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire ou quelque autre réaction similaire ou l'énergie ou une substance radioactive, quelque soit le lieu ou la date où une telle détonation se produit, et que l'aéronef assuré soit impliqué ou non.

(iii) POUR L'AERONEF OBJET D'UNE MESURE DE REQUISITION DE PROPRIETE OU D'USAGE DES LA PRISE D'EFFET DE CETTE REQUISITION.

Il est entendu que si un aéronef assuré est en vol lorsque l'un des événements (i), (ii), (iii) se produit, les garanties accordées par le présent avenant sont maintenues (sauf si ces garanties sont terminées, résiliées ou suspendues) jusqu'à ce que l'aéronef ait accompli son premier atterrissage et que les passagers aient quitté l'appareil.

#### **ARTICLE 5 - MODIFICATION DE LA PRIME ET DES LIMITES GEOGRAPHIQUES; RESILIATION**

##### **a) REVISIONS DES PRIMES ET/OU DES LIMITES GEOGRAPHIQUES**

Les assureurs peuvent modifier la prime et/ou les limites géographiques de la garantie accordée par le présent avenant. Cette modification devient effective à l'expiration d'un délai de 7 jours à compter de minuit G.M.T. du jour de l'envoi d'une lettre recommandée.

##### **b) RESILIATION PARTIELLE**

A la suite d'une détonation hostile d'un engin de guerre, telle que décrite au paragraphe 4 (ii) ci-dessus, les assureurs peuvent résilier tout ou partie des garanties référencées aux paragraphes c), d), e) f) et/ou g) de la clause AV 48 B. Cette résiliation devient effective à l'expiration d'un délai de 48 heures à compter de minuit G.M.T. du jour de l'envoi d'une lettre recommandée.

##### **c) RESILIATION**

Les garanties du présent avenant peuvent être résiliées, soit par l'assureur, soit par l'assuré. Cette résiliation devient effective à l'expiration d'un délai de 7 jours à compter de minuit G.M.T. du jour de l'envoi d'une lettre recommandée.

## **Annexe 4 : Clause LSW555D**

### **ARTICLE 1 - PERTE OU DOMMAGE SUBIS PAR L'AERONEF**

Aux conditions et limites fixées ci-dessous, le présent avenant couvre les pertes ou dommages subis par les aéronefs figurant à l'annexe « A » de la Police. Cette couverture rachète dans les termes qui suivent certaines exclusions énumérées au 1.1 du Chapitre III – Dispositions Communes.

Sont ainsi couverts les dommages subis par l'aéronef et causés par (liste limitative) :

- a) guerre, invasion, actes d'ennemis étrangers, hostilités (que la guerre soit déclarée ou non), guerre civile, rébellion, révolution, insurrection, loi martiale, pouvoir militaire ou pouvoir usurpe ou tentative d'usurpation du pouvoir.
- b) grèves, émeutes, mouvements populaires ou troubles sociaux.
- c) tout acte d'une ou de plusieurs personnes, qu'il s'agisse ou non d'agents d'une puissance souveraine, commis à des fins politiques ou terroristes et que les pertes ou dommages en résultant soient accidentels ou intentionnels.
- d) tout acte de malveillance ou de sabotage.
- e) confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par ou sur ordre de tout gouvernement (qu'il soit civil, militaire ou de facto) ou de toute autorité publique ou locale.

En cas de réquisition par les autorités françaises, il sera fait application des dispositions légales concernant les effets de la réquisition sur les contrats d'assurances, toutes les clauses et conditions du contrat restant applicables dans les cas où ces dispositions imposent le maintien de l'assurance.

- f) détournement, prise de possession illicite ou exercice illicite de contrôle de l'aéronef ou de l'équipage en cours de vol (y compris toute tentative de prise de possession ou de contrôle) commis par toute personne ou groupe de personnes se trouvant à bord de l'aéronef et agissant sans le consentement de l'assuré.

Pour les besoins de ce paragraphe f) seulement, un aéronef sera considéré comme étant en vol dès lors que tous ses accès extérieurs auront été fermés après à l'embarquement - et ce jusqu'au moment où l'une des portes est ouverte pour le débarquement - ou lorsque l'aéronef est en mouvement.

En outre seront couverts par le présent avenant les sinistres exclus au titre de la Section « A » Chapitre I de la présente Police survenant alors que l'aéronef ne se trouve plus sous le contrôle de l'assuré, par suite de la réalisation de l'un des risques mentionnés ci-dessus.

L'assuré sera considéré comme ayant repris le contrôle de l'aéronef dès que celui-ci lui aura été remis sain et sauf, sur un aéroport non exclu des limites géographiques du présent contrat, et approprié au trafic dudit aéronef. (Le terme « sain et sauf » signifiant que l'aéronef aura été remis au parking, moteurs à l'arrêt, en dehors de toute contrainte).

## **ARTICLE 2 – DEPENSES CONSECUTIVES A DES MENACES D'EXTORSION OU DE DETOURNEMENT :**

1. Sous réserve des définitions, conditions, limitations et exclusions figurant ci-après, le présent avenant indemniserait également l'Assuré, dans la limite de 90 % de USD 2.500.000 par sinistre et en tout pour la période d'assurance, de tout paiement réellement effectué, se rapportant à :
  - (a) des menaces proférées contre tout Aéronef figurant en Annexe assuré, ou ses passagers, ou son équipage, pendant la durée du présent contrat,
  - (b) des dépenses supplémentaires nécessairement encourues à la suite de confiscation (et autres cas tels que prévus au paragraphe (e) l'article 1), ou de détournement (et autres cas tels que prévus au paragraphe (f) de l'article 1) de tout Aéronef figurant en Annexe.

L'Assuré restera son propre Assureur pour la quote-part de 10% de chaque sinistre afférent à cette extension de garantie.

2. Aucune garantie ne sera accordée au titre du présent article 2 si l'Aéronef se trouve sur un territoire où cette couverture est considérée comme illégale, et il est de la responsabilité de l'Assuré de veiller à ce que ses propres engagements, de quelque sorte qu'ils soient, restent autorisés par les autorités compétentes.

## **ARTICLE 3 – EXCLUSIONS GENERALES :**

**Le présent avenant ne couvre pas les pertes, dommages et/ou dépenses, qui seraient la conséquence de l'un, ou de la combinaison de plusieurs des faits suivants :**

- a) **Guerre déclarée, ou non, entre deux ou plusieurs des pays suivants : ROYAUME-UNI, ETATS-UNIS D'AMERIQUE, FRANCE, FEDERATION DE RUSSIE, REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE.**

Toutefois, si un Aéronef est en vol, au moment du déclenchement de telles opérations, cette exclusion ne s'appliquera vis à vis de cet Aéronef qu'après qu'il ait accompli son premier atterrissage suivant le commencement des hostilités.

- b) **Confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par, ou sur l'ordre des Autorités Françaises, ou de toute autorité publique ou locale sous leur juridiction.**

Toutefois resteront applicables en ce qui concerne la réquisition de service au sens de l'ordonnance 59-63 du 6 janvier 1959, les dispositions de l'article L160-7 du code des assurances.

- c) **L'émission, dégagement, fuite, ou échappement de toutes substances chimiques, biologiques ou biochimiques, ou les menaces y afférentes. Toutefois, la présente exclusion ne s'appliquera pas :**

- (i) si de telles substances sont utilisées, ou font l'objet d'une menace d'utilisation, uniquement et directement en cas de :

1/ Détournement, prise de possession illicite, ou exercice illicite de contrôle d'un Aéronef en VOL, et ceci uniquement en ce qui concerne les pertes ou dommages subis par le dit Aéronef objet d'une réclamation indemnisable au titre du Paragraphe (f) de l'Article I ci-dessus.

2/ Menace contre un Aéronef assuré, ses passagers ou son équipage, et ce, uniquement pour les garanties assurées au titre de l'Article 2 ci-dessus

(ii) dans les autres cas que ceux prévus au sous paragraphe 1/ ci-dessus, aux pertes ou dommages à un aéronef, si l'utilisation de telles substances est hostile et prend naissance uniquement et directement :

1/ à bord de cet Aéronef, qu'il soit en Vol ou au Sol

ou,

2/ à l'extérieur dudit Aéronef causant des dommages matériels à l'aéronef alors que ses roues ne sont plus en contact avec le sol.

Ne sont pas couverts par le présent Avenant, toute émission, dégagement, fuite ou échappement (de toute substance) dont l'origine est extérieure a l'aéronef, entraînant pour celui-ci des dommages par contamination, sans que d'autres dommages matériels externes ne lui aient été causés.

- d) Toute dette, défaut de paiement d'une garantie ou sécurité quelconque, ou non respect de toute obligation financière mise à la charge de l'Assuré par toute décision de justice ou autrement.**
- e) La re-possession ou tentative de re-possession d'un aéronef par tout détenteur d'un titre quelconque sur celui-ci ou du fait de tout accord contractuel auquel l'un des assurés additionnels de cette police pourrait être partie.**
- f) Retard, privation d'usage, perte d'exploitation consécutive ou non à un dommage ou une perte subis par l'Aéronef, à l'exception des dépenses spécifiquement couvertes au titre de l'article 2 ci-dessus**
- g) Toute utilisation, hostile ou non, de substance ou contamination radioactive, mais cette exclusion ne s'applique pas à la perte ou aux dommages subis par un Aéronef, si cette utilisation est hostile et trouve son origine directement et uniquement :**

(i) A bord dudit Aéronef, qu'il soit en vol ou au sol

ou,

(ii) A l'extérieur dudit Aéronef, causant des dommages matériels à l'aéronef alors que ses roues ne sont plus en contact avec le sol.

Ne sont pas couverts par le présent Avenant l'utilisation de toute substance dont l'origine est extérieure a l'aéronef, entraînant pour celui-ci des dommages par contamination, sans que d'autres dommages matériels externes ne lui aient été causes.

- h) **Toute utilisation, hostile ou non, d'impulsion électromagnétique**, mais cette exclusion ne s'appliquera pas à la perte ou aux dommages subis par un Aéronef, si cette utilisation prend naissance directement et uniquement à bord dudit Aéronef, qu'il soit en vol ou au sol.
- (i) **Toute détonation, hostile ou non, de tout engin employant la fission et/ou la fusion nucléaire ou atomique, ou toute autre réaction similaire**, et nonobstant ce qui est dit aux paragraphes (g) et (h) ci dessus, sont aussi exclues de la garantie toute contamination radioactive et toute impulsion électro-magnétique provenant directement d'une telle détonation.

#### **ARTICLE 4 – AUTRES CONDITIONS :**

1. Cet Avenant, à l'exception de ce qui est prévu ci-dessus, est sujet aux mêmes obligations, termes et conditions que ceux contenus dans la Section « A » Chapitre I de la présente Police, sauf en ce qui concerne les dispositions afférentes aux primes, à l'obligation pour l'Assureur d'instruire et défendre les sinistres, au renouvellement automatique (éventuel) comme aux franchises ou aux dispositions de propre assurance.
2. En cas de Changement Matériel de nature ou de zone géographique dans l'exploitation de l'Assuré, celui-ci DOIT en faire part immédiatement aux Assureurs. **De tels changements à la seule décision de l'Assuré qui n'auraient pas été expressément acceptés par les Assureurs ne pourra entraîner la prise en charge des pertes ou dommages en découlant.**

Par « Changement Matériel de nature ou de zone géographique » il faut entendre tout changement dans l'exploitation de l'Assuré que les Assureurs pourraient considérer comme une aggravation de risque en fréquence ou en importance, ou qui serait de nature à réduire leurs possibilités de recours.

3. **Constitue une condition préalable à la prise en charge de tout sinistre, l'observation et le strict respect des termes, dispositions, provisions et conditions du présent Avenant. En particulier, l'Assuré devra faire tous efforts raisonnables pour s'assurer qu'il respecte en toute circonstance les lois (locales et autres) de tout Etat où pourrait se trouver l'un de ses aéronefs. Il devra, de même, obtenir tous permis nécessaires pour leur exploitation conformément à la réglementation.**
4. Sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-après et des Conditions Particulières, les Assureurs s'engagent à se conformer aux termes de la Section « A » du Chapitre I de la police en cours relatifs aux abandons de recours, « Breach of Warranty » et/ou accords similaires acceptés par ces derniers.

#### **ARTICLE 5 - RESILIATION / REVISION DES CONDITIONS DE GARANTIE ET DE PRIMES :**

- Modification des Garanties ou Résiliation :

- 1(a) **Les Assureurs pourront notifier à l'Assuré, à tout moment, la MODIFICATION des taux des primes et/ou les limites géographiques. Cette modification sera effective à l'issue d'un délai de 7 jours (SEPT JOURS) à compter de minuit GMT du jour où un tel avis aura été notifié.**

**Dans le cas où l'Assuré n'accepterait pas ces modifications, la résiliation du présent Avenant interviendra à l'expiration de ces 7 jours.**

- Révision automatique des Garanties ou Résiliation :

- 1(b) **Nonobstant ce qui est dit au 1(a) ci-dessus, le présent Avenant est sujet à une REVISION AUTOMATIQUE par les Assureurs des taux de primes, des conditions de garantie et/ou des limites géographiques en cas de détonation hostile de tout engin (y compris toute arme de guerre employant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire, ou toute autre réaction similaire ou toute substance ou matière radioactive), quelque soit l'endroit et/ou l'instant où celle-ci se produise, et qu'elle concerne ou non l'Aéronef assuré.**

**Cette révision automatique sera effective à l'issue d'un délai de 7 jours (SEPT JOURS) à compter de minuit GMT du jour où un tel événement se sera produit.**

**Dans le cas où l'Assuré n'accepterait pas ces modifications, la résiliation du présent Avenant interviendra à l'expiration de ces 7 jours.**

- Résiliation par Notification :

- 1(c) **Le présent Avenant pourra être résilié par l'Assuré ou par les Assureurs, moyennant préavis de 7 (SEPT) jours francs avant la fin de chacun des trimestres suivant son entrée en vigueur.**

- Cessation automatique des Garanties :

- 2 **Qu'un préavis ait été donné ou non, les garanties du présent Avenant CESSERONT AUTOMATIQUEMENT**

**En cas de guerre, qu'elle soit, ou non, déclarée, entre deux ou plusieurs des Etats suivants. ROYAUME-UNI, ETATS-UNIS d'AMERIQUE, FRANCE, FEDERATION DE RUSSIE, REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE.**

ETANT TOUTEFOIS PRECISE que si un Aéronef est en vol au moment où de tels événements surviennent, et pour autant que cet Avenant n'ait été ni résilié ni suspendu, les présentes garanties continueront à s'appliquer à cet aéronef jusqu'au moment où il aura accompli son premier atterrissage suivant le commencement des hostilités.

#### **ARTICLE 6 – TAUX DE PRIME :**

Voir Avenant de Tarification.

#### **ARTICLE 7 – LIMITES GEOGRAPHIQUES :**

IFURTA. Aix-Marseille Université, Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques, BERTIN Victor, 2015.

**La présente garantie s'applique dans le monde entier A L'EXCLUSION DES PAYS SUIVANTS :**

**Algérie, Cabinda, Burundi, Centrafrique, Congo, République Démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Erythrée, Ethiopie, Libéria, Nigeria, Sierra Leone, Somalie, Soudan.**

**Colombie, Equateur, Pérou.**

**Afghanistan, Tchétchénie/Ingushskaya, Nagorno-Karabakh, Pakistan, Yémen, Jammu & Kashmir,**

**Sri Lanka.**

**Iran, Irak, Syrie.**

**Bosnie, Kosovo.**

**Et/ou tout pays sous sanction de la France, de l'Union Européenne et /ou des Nations Unies.**

Toutefois le survol d'un pays exclu est garanti lorsque ce survol est effectué à l'intérieur d'un couloir aérien internationalement reconnu, et en respectant les recommandations de O.A.C.I.

Tout pays exclu peut être garanti par les ASSUREURS à des conditions fixées uniquement par l'Assureur avant le vol.

#### **ARTICLE 8 – LIMITES D'ENGAGEMENT DES ASSUREURS :**

Quel que soit le nombre de sinistres, L'ENGAGEMENT MAXIMUM DES ASSUREURS EST LIMITE A ..... **EUROS** (..... d'Euros) EN TOUT POUR LA PERIODE D'ASSURANCE ET POUR L'ENSEMBLE DES FLOTTES CITEES CI-APRES.

#### **ARTICLE 9 – DISPOSITIONS SPECIALES :**

En cas d'événement garanti susceptible d'entraîner la dépossession de l'Aéronef, l'ASSURE, **sous peine de déchéance**, doit dans les **CINQ JOURS** francs à compter de la date où il en a eu connaissance, en faire la déclaration aux ASSUREURS.

Après l'expiration d'un délai de 90 jours à compter de cette déclaration et sous réserve que les pièces justificatives aient été produites par l'ASSURE, il sera fait application des dispositions de l'article 2.4 de la Section A du Chapitre I.

Toutefois, le délaissement n'est plus recevable si, au moment où il est signifié, l'Aéronef a été remis à la disposition de l'ASSURE ou de ses ayants - droit. Les ASSUREURS ont la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété, étant précisé qu'ils devront faire part de leur décision à l'ASSURE dans un délai de **DEUX JOURS** francs, ce délai courant à compter de minuit GMT du jour de l'expiration des 90 jours.

## **Annexe 5 : La clause AVN 38 B Clause d'exclusion des Risques de Contamination Radioactive**

### **1-NE SONT PAS GARANTIS AU TITRE DE LA PRESENTE POLICE/**

- (i) LA PERTE, DESTRUCTION, DOMMAGE DE TOUTE NATURE CAUSES A TOUT BIEN, DE MEME QUE TOUTE PERTE OU DEPENSE QUELCONQUE, Y COMPRIS LES PERTES INDIRECTES, S'Y RATTACHANT OU POUVANT EN DECOULER,
- (ii) TOUTE RESPONSABILITE DE QUELQUE NATURE QUE SE SOIT,

CAUSES DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT, PAR LES FAITS SUIVANTS,

DECOULANT DE CES FAITS, OU POUR LESQUELS CEUX-CI Y AURAIENT

CONTRIBUES :

- (a) LES PROPRIETES RADIOACTIVES, TOXIQUES, EXPLOSIVES OU TOUTE AUTRE PROPRIETE DANGEREUSE DE TOUT ENSEMBLE NUCLEAIRE EXPLOSIF, OU TOUT COMPOSANT NUCLEAIRE DE CET ENSEMBLE,
- (b) LES PROPRIETES RADIOACTIVES, TOXIQUES, EXPLOSIVES OU TOUTE AUTRE PROPRIETE DANGEREUSE DE TOUT ENSEMBLE NUCLEAIRE EXPLOSIF OU TOUT COMPOSANT NUCLEAIRE DE CET ENSEMBLE EN COURS DE TRANSPORT EN TANT QUE MARCHANDISE, Y COMPRIS DURANT LE STOCKAGE OU LEUR MANUTENTION,
- (c) LES RADIATIONS IONISANTES, OU LA CONTAMINATION PAR RADIOACTIVITE, COMME LES PROPRIETES TOXIQUES, EXPLOSIVES OU DANGEREUSES PROVENANT DE TOUTE AUTRE SOURCE RADIOACTIVE QUELLE Q'UELLE SOIT.

2- Il est convenu et agréé que de telles substances radioactives, ou tout autre source radioactive visées au paragraphe 1 (b) et (c) ci-dessus ne comprendront pas :

- (i) **Les minerais d'uranium** épuisés, et les minerais d'uranium naturel de toutes formes,
- (ii) **les radio isotopes** qui ont atteint la phase finale de fabrication, utilisable à toute fin scientifique, médicale, agricole, commerciale, éducative ou industrielle.

**3- LA PRESENTE POLICE NE COUVRE PAS LA PERTE, LA DESTRUCTION OU LE DOMMAGE CAUSE A TOUS BIENS, Y COMPRIS LES PERTES INDIRECTES S'Y RATTACHANT, COMME LA RESPONSABILITE CIVILE DE QUELQUE NATURE QU'ELLE SOIT, POUR LESQUELS :**

- (i) L'ASSURE, AU TITRE DE LA PRESENTE POLICE EST EGALEMENT ASSURE OU ASSURE ADDITIONNEL AU TITRE D'AUTRE POLICE D'ASSURANCE INCLUANT UNE QUELCONQUE RESPONSABILITE CIVILE ENERGIE NUCLEAIRE, OU
- (ii) TOUTE PERSONNE OU ORGANISATION QUELCONQUE SERAIT TENU AU TITRE DE LA LEGISLATION D'UN PAYS, DE MAINTENIR UNE PROTECTION FINANCIERE, OU
- (iii) QUE L'ASSURE, AU TITRE DE LA PRESENTE POLICE SERAIT, OU AURAIT ETE, SI CELLE-CI N'AVAIT PAS ETE ETABLIE, EN DROIT D'ETRE INDEMNISE PAR UN GOUVERNEMENT OU UNE AGENCE GOUVERNEMENTALE.

4-La perte , la destruction, les dommages, et les frais en découlant, comme les conséquences de la Responsabilité Civile des Assurés liées aux risques nucléaires, non exclus en vertu du paragraphe 2 ci-dessus, seront couverts **(sous réserve que soit remplies toutes les autres conditions, limites, garanties et exclusions prévues au présent contrat), à condition que :**

- (i) **les réclamations concernant une substance radio active en cours de transport en tant que marchandise transportée**, y compris pendant les opérations intermédiaires de stockage et de manutention, **et que le transport soit effectué en parfaite conformité avec les « Instructions Techniques pour la Sécurité du Transport des Marchandises Dangereuses par Air » édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)**, sauf si le transport est sujet à d'autres législations plus restrictives, auquel cas il transport devra s'y conformer ;
- (ii) la présente police ne s'appliquera qu'aux EVENEMENTS survenus pendant la période de garantie, et pour autant que toutes réclamations de l'ASSURE contre les ASSUREURS, ou de tout réclamant contre l'ASSURE, découlant de tels événements, soient présentées dans un délai de trois ans à compter du jour de sa survenance.
- (iii) les réclamations pour perte, destruction, dommage de toute nature, y compris perte d'usage d'un aéronef, qui seraient causés par contamination radio active, ou à laquelle celle-ci y aurait contribué, ne seront prises en charge que pour autant que le niveau d'une telle contamination ait dépassé le maximum admissible selon le barème ci-dessous.
- (iv) **La couverture accordées en vertu du présent paragraphe 4 pourra à tout moment être résiliée par les ASSUREURS moyennant un préavis de 7 (sept) jours.**

# **Les responsabilités et couvertures d'assurances dans les structures associatives aéronautiques**

**BERTIN Victor**

Ce mémoire est une présentation des risques encourus en termes de responsabilité civile, ainsi que des assurances tant aéronautiques qu'extra aéronautiques pour le monde de l'aviation légère. Ces notions sont simplifiées et expliquées dans cette étude. Bien qu'étant un travail universitaire, ce mémoire se veut pratique et s'adresse en tout premier lieu aux pratiquants d'aviation de loisir. Le but est d'éclairer les amateurs d'aviation afin que l'assurance ne soit plus vue comme une dépense mais bien comme une protection face à la responsabilité encourue.

---

This master's thesis is an introduction of risks incurred in terms of liability, as well as aviation and extra aviation insurances for recreational aviation. Those concepts are simplified and explained in this thesis. Even if it is an academic work, this thesis is concrete and is made first and foremost for practitioners of recreational aviation. The aim is that aviation's enthusiasts no longer consider insurances as an expense but as a protection against liability incurred.