

dirigée directement contre l'assureur, d'autre part, que la demanderesse, tout en ne contestant pas aux trois premiers défendeurs le droit d'agir directement contre elle, n'a pas proposé de fondement juridique à cette action.

La cour d'appel, qui, après avoir relevé « qu'à titre principal, [les trois premiers défendeurs] exercent leur action à l'égard [de la demanderesse] à qui ils [réclament] la réparation de leur dommage », a considéré que « [ces défendeurs] agissent conformément à l'article 86 de la loi du 25 juin 1992 sur [le contrat d'assurance terrestre], qui confère à la personne lésée le droit propre d'agir contre l'assureur », a précisé, conformément à sa mission, le fondement juridique de l'action dont elle était saisie, alors qu'aucune partie n'avait pris position à cet égard, partant, n'a pas violé le droit de défense de la demanderesse.

Quant à la première branche

Aux termes de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, cette loi s'applique à toutes les assurances terrestres dans la mesure où il n'y est pas dérogé par des lois particulières.

Elle ne s'applique, poursuit l'alinéa 2, ni à la réassurance ni aux assurances des transports de marchandises, assurances bagages et déménagements exceptés.

Il suit de ces dispositions que, si elle ne s'applique ni aux assurances maritimes ni aux assurances fluviales, que régissent des lois particulières, la loi du 25 juin 1992 s'applique aux assurances aériennes, à l'exception des assurances des transports de marchandises.

Les déclarations faites au cours des travaux préparatoires de cette loi suivant lesquelles les assurances aériennes seraient exclues du champ d'application de celle-ci ne sauraient prévaloir sur ses termes clairs.

Dès lors qu'il ressort de ses constatations que l'assurance litigieuse n'est pas une assurance de transport de marchandises au sens de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 25 juin 1992, l'arrêt décide légalement que les trois premiers défendeurs « agissent conformément à l'article 86 de [cette] loi, qui confère à la personne lésée le droit propre d'agir contre l'assureur », que « l'indemnité due par [la demanderesse leur] est acquise [...], à l'exclusion des autres créanciers de l'assuré (art. 86, al. 2) » et qu'il n'y a, dès lors, pas lieu « d'examiner si les [quatrième et cinquième défendeurs] seraient, le cas échéant, déchus du bénéfice de la garantie au cas où une condamnation serait prononcée à leur charge dans le cadre de l'action formée contre eux à titre subsidiaire ».

Le moyen, en aucune de ses branches, ne peut être accueilli.

Par ces motifs,

La Cour

Rejette le pourvoi;

Condamne la demanderesse aux dépens.

Les dépens taxés à la somme de 1.184,27 EUR envers la partie demanderesse.

(...)

Note

La loi applicable aux assurances aériennes

Jacques Libouton¹

Il ne fait aucun doute que les assurances des transports de marchandises, en ce compris donc les transports aériens de marchandises, sont exclues de la loi du 25 juin 1992, par son article 2, § 2 et sont donc régies par la loi du 11 juin 1874; il en est évidemment de même sous l'empire de la nouvelle loi du 4 avril 2014 relative aux assurances (art. 54, al. 2).

Les assurances aériennes visent toutefois de très nombreuses autres situations, telles notamment les assurances de transport de personnes, l'assurance-corps, c'est-à-dire l'assurance des avions, des ULM, des montgolfières, des deltaplanes, désormais des drones² etc., ainsi que les assurances de

responsabilité liées à l'utilisation des divers types d'aéronefs et d'engins volants.

Jusqu'à l'arrêt du 18 décembre 2015 de la Cour de cassation, la jurisprudence et la quasi-totalité de la doctrine considéraient que la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre ne s'appliquait pas aux assurances aériennes, en raison essentiellement de la dénomination de cette loi et d'affirmations, au cours des travaux préparatoires, selon lesquelles la loi de 1992 ne s'appliquait pas aux assurances aériennes. La loi, supplétive, du 11 juin 1874 sur les assurances est évidemment bien moins favorable aux assurés.

¹ Avocat, professeur émérite ULB.

² Voyez à cet égard J.P. KESTELOOT, « *Les drones, le droit aérien et le droit des assurances* », *For. Ass.*, 2015, n° 153, pp. 67 et s., qui considère encore, à tort depuis l'arrêt du 18 décembre 2015, que les assurances aériennes, notamment de drones, seraient régies par la loi du 11 juin 1874.

Nous avons critiqué ceci, de façon très détaillée, dans notre contribution « Les assurances aériennes », in *Liber Amicorum Michel Mahieu*, Bruxelles, Larcier, 2008, p. 249.

La situation est inchangée depuis l'entrée en vigueur de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, rédigée à cet égard dans les mêmes termes.

Notre thèse est actuellement consacrée par la Cour de cassation qui, retient de l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 25 juin 1992 que « *si elle ne s'applique ni aux assurances maritimes ni aux assurances fluviales, que régissent des lois particulières, la loi du 25 juin 1992 s'applique aux assurances aériennes, à l'exception des assurances de transport de marchandises* ».

La Cour ajoute que « *les déclarations faites au cours des travaux préparatoires de cette loi suivant lesquelles les assurances aériennes seraient exclues du champ d'application de celle-ci ne sauraient prévaloir sur ses termes clairs* ».

La Cour de cassation balaie à juste titre les déclarations faites au cours des travaux préparatoires, nourries par une confusion entre les transports aériens et les autres activités aériennes; les termes clairs de la loi doivent évidemment prévaloir.

L'on relèvera que l'avocat général J.-F. LECLERCQ avait conclu au rejet du second moyen de cassation, en sa première branche, relatif à l'application de la loi de 1874, en focalisant

sur le cas des assurances des petits avions de plaisance, qui faisaient l'objet du litige.

Les conclusions de l'avocat général soulignaient notamment que « *la situation terre ferme-air de ces petits avions de plaisance est, on en conviendra, différente de celle des avions exploités intensivement; de tels petits avions de plaisance passent sans doute plus de temps à terre que dans les cieux, tout à l'inverse, par exemple, des avions des transporteurs low-cost, qu'il y a donc des risques pour partie dans les airs et pour partie (certainement non négligeable) sur la terre ferme* » et « *que l'on constate de plus en plus, me semble-t-il, l'existence d'une tendance à une sorte de 'statut' spécifique aux petits aéronefs* », de sorte que l'avocat général J.-F. LECLERCQ proposait à la Cour « *d'étendre aux assurances des petits avions de plaisance la doctrine de son arrêt du 16 septembre 2011 en matière d'assurance des bateaux de plaisance* ».

Alors que l'avocat J.F. LECLERCQ résumait ses conclusions de rejet par la constatation que « *la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre est applicable au contrat d'assurances de petit avion de plaisance* », la Cour de cassation n'a pas limité sa décision à ce seul cas spécifique – qui méritait certes la même protection que celle accordée aux assurés dans le cas des bateaux de plaisance –, mais aussi à l'ensemble des assurances aériennes.