

# RECHTSPRAAK JURISPRUDENCE

---

**COUR DE CASSATION 18 DÉCEMBRE 2015**

---

## ASSURANCES

### Assurances de transport – Assurances aériennes – Application de la loi du 25 juin 1992

*La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre s'applique aux assurances aériennes, à l'exception des assurances des transports de marchandises.*

*Compagnie Belge d'assurances Aviation, en abrégé Aviabel / M.J., C.F. et F.B., agissant en nom personnel et en qualité de représentants légaux de leurs enfants mineurs Q. et A.B., J.O. et N.O.*

*Siège : Ch. Storck (président), A. Fettweis (président de section), M. Delange, M. Lemal et M.-C. Ernotte (conseillers)*

*M.P. : J.-F. Leclercq (avocat général)*

*Pl. : Mes Fr. T'Kint et P.A. Foriers, J. Oosterbosch*

*Affaire : C.14.0185.F*

### I. La procédure devant la Cour

Le pourvoi en cassation est dirigé contre l'arrêt rendu le 14 novembre 2013 par la cour d'appel de Liège.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2015, l'avocat général J.-F. Leclercq a déposé des conclusions au greffe.

Le président de section A. Fettweis a fait rapport et l'avocat général J.-F. Leclercq a été entendu en ses conclusions.

### II. Les moyens de cassation

La demanderesse présente deux moyens libellés dans les termes suivants :

#### **Premier moyen**

*Dispositions légales violées*

*Articles 1319, 1320 et 1322 du Code civil.*

*Décisions et motifs critiqués*

*L'arrêt décide [que la demanderesse] doit indemniser les [trois premiers défendeurs] et qu'il n'y a pas lieu d'examiner si, comme [la demanderesse] le faisait valoir dans ses conclusions, feu G.F., mari de la première défenderesse et père et beau-père des deuxième et troisième défendeurs, avait la qualité de copilote au moment de l'accident et, partant, n'était pas tiers au sens de la police, aux motifs que « le contrat d'assurance couvre la responsabilité civile de P.O.,*

## VERZEKERINGEN

### Vervoerverzekeringen – Luchtverzekeringen – Toepassing van de wet d.d. 25 juni 1992

*De wet d.d. 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst is van toepassing op de luchtverzekeringen, met uitzondering van de luchtverzekeringen van goederenvervoer.*

*tant à l'égard des passagers transportés que des tiers non transportés; que les [trois premiers défendeurs] ont la qualité de tiers non transportés dès lors qu'ils subissent un dommage personnel dont ils réclament la réparation à charge du responsable de l'accident, d'une part, et qu'ils sont des tiers au sens du contrat d'assurance n'étant ni pilote ni un membre de l'équipage, d'autre part ».*

*Et l'arrêt condamne la demanderesse à indemniser les [trois premiers défendeurs] sur le fondement de tous ses motifs, tenus ici pour intégralement reproduits, et notamment sur le motif spécialement [reproduit] ci-avant.*

*Griefs*

*La garantie « tiers non transportés » prévue à l'article 14, 1<sup>o</sup>, des conditions spéciales [relatif] à la garantie « responsabilité civile des tiers » de la police [de la demanderesse], dont l'article 9 des conditions particulières énonce que, par dérogation à l'article 17, 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, des conditions générales, sont tiers « toutes personnes autres que le pilote et les membres d'équipage », stipule que cette couverture garantit la responsabilité civile du preneur d'assurance du chef d'« accidents corporels ou matériels, y compris ceux résultant d'incendie ou d'explosion de l'aéronef, causés aux tiers non transportés pendant les évolutions aériennes et en dehors de celles-ci » et ne vise ainsi que la réparation du préjudice à des tiers non transportés lorsqu'ils subissent directement un dommage par le fait de l'aéronef et ne s'applique donc pas aux ayants droit des passagers, victimes*

d'un accident aérien (qui subissent un dommage par répercussion et qui bénéficient à ce titre de la couverture « passagers transportés » [art. 14, 2°]). Dans la mesure où G.F., dans la thèse de ses ayants droit, était un passager transporté et pas un copilote mais dont le décès ensuite de l'accident litigieux ne leur conférerait toutefois pas la qualité de tiers non transportés au sens de la police ainsi que le décide l'arrêt, la cour d'appel a violé la foi due aux stipulations de la police et en particulier de l'article 14 précité, qui fait clairement la distinction, que méconnaît l'arrêt, entre le dommage causé aux tiers transportés (les passagers ou leurs ayants droit) et celui subi par les tiers non transportés en cas de dommage au sol causé par l'aéronef.

### Second moyen

*Dispositions légales violées*

- articles 2 et 86 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre;
- article 20, 9°, de la loi hypothécaire;
- principe général du droit relatif au respect des droits de la défense.

*Décisions et motifs critiqués*

L'arrêt souligne en son point 4.2 que « [les trois premiers défendeurs] exercent leur action à l'égard [de la demanderesse], dont ils réclament la condamnation à les indemniser de leur dommage; que ces [défendeurs] agissent conformément à l'article 86 de la loi du 25 juin 1992 sur les assurances, qui confère à la personne lésée le droit propre d'agir contre l'assureur », pour décider que seule [la demanderesse] est tenue d'indemniser les ayants droit de feu G.F., à l'exclusion des héritiers du pilote jugé responsable de l'accident.

Et l'arrêt condamne la demanderesse à indemniser les trois premiers défendeurs sur le fondement de tous ses motifs, tenus ici pour intégralement reproduits, et notamment sur le motif spécialement [reproduit] ci-avant.

*Griefs*

PREMIÈRE BRANCHE

La loi du 25 juin 1992 ne s'applique qu'aux assurances terrestres et pas aux assurances aériennes, du type de celle qui a été souscrite par feu P.O., qui demeurent soumises aux règles énoncées par la loi du 11 juin 1874, qui ne fait pas naître une action directe au profit des personnes lésées contre l'assureur du responsable; partant, l'arrêt n'a pu condamner [la demanderesse] sans condamner aussi au préalable les héritiers du pilote puisque, par application de l'article 20, 9°, de la loi hypothécaire, la condamnation de l'assureur de la responsabilité civile suppose aussi l'obtention d'un titre contre ledit responsable ou ses héritiers et sans examiner si les [quatrième et cinquième défendeurs]

avaient, comme l'invoquait en conclusions [la demanderesse], violé les obligations que la police leur imposait et étaient partant déchus du bénéfice de celle-ci (violation des dispositions légales visées au moyen, à l'exception du principe général du droit relatif au respect des droits de la défense).

SECONDE BRANCHE

Aucune des parties au litige n'avait fait valoir que la loi du 25 juin 1992 et, en particulier, son article 86 serait applicable à la contestation que l'arrêt soulève d'office sans réouverture préalable des débats et sans donner la possibilité à [la demanderesse] de s'expliquer sur ce point (violation du principe général du droit relatif au respect des droits de la défense).

### III. La décision de la Cour

#### Sur le premier moyen

Après avoir cité intégralement les articles 14 et 17 des conditions générales du contrat d'assurance, l'arrêt considère que l'article 9 des conditions particulières déroge aux conditions générales en énonçant que sont « considérés comme tiers toutes personnes autres que le pilote et les autres membres de l'équipage », qu'« il résulte clairement du rapprochement de ces dispositions que les membres de la famille du preneur d'assurance, du pilote ou du personnel ne sont plus exclus et sont considérés comme des tiers » et que, « par ailleurs, [la demanderesse] ajoute aux [stipulations] contractuelles des restrictions qui ne s'y trouvent pas » dès lors que « ni l'article 14 des conditions générales ni l'article 7 [lire: 9] des conditions particulières ne disposent que les 'tiers non transportés' sont uniquement les tiers à la surface dont les intérêts matériels ou l'intégrité corporelle sont directement affectés par l'aéronef assuré, principalement en cas de chute de celui-ci occasionnant des dommages en surface ».

Par ces énonciations, l'arrêt ne donne pas des stipulations de la police d'assurance qu'il cite une interprétation inconciliable avec leurs termes et, partant, ne viole pas la foi due à cet acte.

Le moyen manque en fait.

#### Sur le second moyen

*Quant à la seconde branche*

Lorsque les parties invoquent les faits sur lesquels elles fondent leur demande sans énoncer aucun fondement juridique à ce propos, le juge qui applique un fondement juridique à ces faits sans le soumettre à la contradiction des parties ne viole pas leurs droits de défense.

Il ressort des pièces de la procédure, d'une part, que les trois premiers défendeurs ont, à titre principal, dirigé une action en indemnisation contre la seule demanderesse, assureur couvrant la responsabilité civile du pilote de l'avion litigieux, sans préciser le fondement juridique de cette action

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<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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 Libouton<sup>1</sup>*

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 drones<sup>2</sup> 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.

<sup>1</sup> Avocat, professeur émérite ULB.

<sup>2</sup> 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.