

Corrigé de Civ. 1^{ère}, 28 nov. 2018

1. [Après le film *Y a-t-il un pilote dans l'avion ?*, voici l'arrêt Civ. 1^{ère}, 28 nov. 2018, *Des fêlures dans la soudure*]. Lorsque plusieurs accidents se succèdent pour aboutir à la chute d'un avion, le juge doit-il considérer que l'accident initial conserve son **influence causale**, lorsqu'il a fallu une multitude de défaillances pour que l'avion puisse chuter ? Autrement dit, les soudures défectueuses à l'origine sont-elles une des causes de la chute de l'avion ?

Le module d'un avion présentait des défauts de soudure : à 23 reprises au cours de l'année, il aurait dû être remplacé par le service de maintenance, qui n'en a rien fait ; le manuel de conduite de l'avion spécifiait également que le dysfonctionnement de ce module n'était pas de nature à interrompre le vol automatique, mais le pilote de l'avion n'a pas respecté cette consigne, de sorte que l'avion s'est écrasé, tuant du même coup dans les occupants de l'avion.

Les ayants droit des passagers réclament indemnisation, et exercent une procédure de référé, destinée à identifier les différents responsables de l'accident. Outre la compagnie aérienne, les victimes mettent en cause le fabricant de l'avion et celui du module, mais la cour d'appel les met hors de cause : la véritable cause de l'accident d'avion résulte des fautes commises lors de la maintenance et du pilotage de l'avion, et elles sont exclusivement imputables à la compagnie aérienne. Les victimes, (probablement) désireuses de préserver leurs chances d'indemnisation (effective), refusaient que le constructeur de l'avion et celui du module soient mis hors de cause : si le module avait correctement fonctionné, l'accident d'avion n'aurait pas eu lieu.

L'appréciation du lien causal donnait donc lieu à une divergence d'appréciation, qui possédait une conséquence tangible en termes d'indemnisation : la cour d'appel voit un seul et unique responsable, alors que les victimes en voient deux, ce qui leur ouvre la voie de l'option.

2. La cour d'appel cherche quelle est **la véritable cause** de l'accident d'avion. Les fabricants sont mis hors de cause, car le module est simplement impliqué dans l'accident : en réalité, l'accident d'avion est causé par le défaut de maintenance et l'incompétence des pilotes. Selon la cour d'appel, « la simple implication d'un composant dans la réalisation du dommage est insuffisante, dès lors que doivent être également appréciées la rigueur et la qualité des opérations de maintenance de l'appareil, lesquelles incombent aux compagnies aériennes et non aux fabricants ». La causalité est un concept à la fois scientifique et moral.

Il faut recenser les facteurs nécessaires, et, parmi eux, identifier ceux qui ont joué un rôle pertinent. Les facteurs nécessaires (un module ne fonctionnant pas correctement ; un défaut de remplacement ; un équipage ne respectant pas les consignes) correspondent au concept d'*implication* (utilisé à l'article 1^{er} loi de 1985 relative aux accidents de la circulation), concept auquel se réfère la cour d'appel : « la simple implication d'un composant dans la réalisation du dommage ne suffit pas ».

Dans un second temps, le juge identifie le ou les facteurs pertinents. Le juge effectue un tri : il s'agit d'identifier le fait (accidentel) qui explique de manière cohérente la réalisation du dommage. En l'espèce, la chute de l'avion est principalement causée par l'absence d'entretien de l'avion : à 23 reprises au cours de l'année, le service de la maintenance détecte le dysfonctionnement, sans décider de prendre la seule mesure qui s'imposait, à savoir le remplacer (par mesure d'économie ?). Au surplus, pour que la chute de l'appareil puisse se produire avec un tel module défectueux, il fallait également que le pilote ne respecte pas la procédure prévue en cas de dysfonctionnement du

module. Il y a donc deux accidents, cause indirecte pour l'un et cause directe pour l'autre, du dommage (chute de l'avion, d'où le décès de tous les occupants).

Il s'ensuit que la victime ne pourra agir en responsabilité que la seule compagnie aérienne (low cost ?), responsable du fait de ses préposés. La cour d'appel retient la causalité pertinente (double, en l'espèce). Cette thèse correspond aux intérêts des fabricants : on ne peut pas payer un billet de seconde classe (low cost) et bénéficier des prestations de première classe (avec la garantie du constructeur), lorsque les exigences du constructeur (qui ont un coût : remplacer les modules) ne sont pas respectées.

3. Les victimes retiennent une vision plus extensive de la causalité (**raisonnement historico-inductif**). Si le module avait fonctionné, le pilotage n'aurait eu aucune raison de prendre la commande manuelle, et l'avion n'aurait pas chuté. Il existe trois accidents distincts, avec deux responsables distincts. Il s'ensuit que les victimes bénéficient d'un cumul réel.

La causalité est établie quand un fait, nécessaire à la survenance du dommage, joue un rôle pertinent dans la survenance du dommage. La faute commise par l'équipage est cause directe, le défaut de maintenance est une cause indirecte, et le défaut de sécurité du module est la cause initiale de cette succession de faits. Si le module n'avait pas présenté de « fêlure au niveau des soudures », l'accident d'avion n'aurait pas eu lieu : il suffit de comparer la situation avec un module sans fêlure et la situation avec un module avec fêlure. Les fabricants (d'avion et du module) ne sont pas simplement « impliqués » : ils sont responsables, et doivent assumer le risque lié au vice de fabrication du produit. Contrairement à ce qu'affirme la cour d'appel, il n'est pas nécessaire que les fabricants aient « connaissance d'une absence de fiabilité » du module : quand on met sur le marché un produit dangereux, on assume le risque que l'on fait courir aux passagers. La faute du fabricant n'est pas requise.

La victime disposera donc d'une *option*, conséquence de la causalité multiple retenue. Elle pourra agir contre la compagnie aérienne (à raison du défaut d'entretien de l'appareil et des fautes commises par l'équipage) et contre les fabricants. Il y a « cumul réel » : la responsabilité solidaire de ces coresponsables permet aux victimes d'échapper au risque d'insolvabilité de la compagnie aérienne.

Les victimes veulent donc obtenir la mise en cause des fabricants : ils sont responsables, avec la compagnie aérienne, de toutes les suites que le module défectueux a provoqué.

4. La **cour de cassation**, dans cet arrêt de cassation rendu le 28 novembre 2018, était donc confrontée, premièrement, à une question causale classique, laquelle pouvait déboucher, deuxièmement, sur la fameuse question de l'option, qui donne lieu à une jurisprudence nourrie depuis quelques années.

La première question de l'arrêt (rendu en référé) consiste uniquement à savoir si la responsabilité du fabricant est possible ou si elle est trop improbable (sérieusement contestable) pour qu'il puisse être mis hors de cause. Techniquement, le module défectueux doit-il être considéré comme *une des causes* de la chute de l'avion ? En affirmant que la responsabilité des fabricants est sérieusement envisageable, il est dit en substance qu'un accident de produit défectueux a eu lieu.

Une seconde question se posera donc (ce qui correspond à la portée de l'arrêt) : sachant que la compagnie aérienne et les fabricants sont coresponsables, les victimes disposeront donc d'une *option*. Pourront-elles obtenir une indemnisation intégrale du fabricant, sachant que la question de l'action récursoire à exercer par Airbus contre le fabricant de la pièce

défectueuse et surtout contre la compagnie aérienne (visiblement très négligente dans l'entretien de l'appareil) ne concerne pas les victimes.

La cour de cassation raisonne en deux temps : la responsabilité du fabricant (I) est engagée, solidairement (II) avec celle de la compagnie aérienne.

I/ La responsabilité du fabricant : le visa de l'art. 1245 c. civ.

La cour de cassation affirme, au visa de l'article 1245 c. civ., que le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux s'applique, pour deux raisons : le module présente un vice de fabrication qui le rend dangereux et ce défaut est imputable aux fabricants.

Ces deux motifs de cassation figurent dans l'attendu final : « des motifs fondés sur le fait de tiers ayant concouru à la réalisation d'un dommage et sur le défaut de connaissance, par les producteurs de l'avion et du module litigieux ». Le concours des tiers à la réalisation du dommage signifie que le fait du produit défectueux est causal. Le « défaut de connaissance » des producteurs signifie que l'imputation s'effectue non pas à faute, mais pour risque.

Curieusement, la cour de cassation ne vise pas spécifiquement l'article 1245-8 c. civ.¹ centré sur la causalité ou l'article 1245-10 c. civ.² centré sur l'imputation de plein droit. C'est pourtant de ces deux textes dont il est question : le défaut objectif de la pièce incorporée établit la causalité : la pièce rend l'avion dangereux (A). Ce danger de l'avion est imputable au fabricant (B). L'arrêt de cassation est rendu au visa de l'article 1245 c. civ. : la cour de cassation veut probablement dire autre chose (infra).

A/ Le défaut objectif de la pièce incorporée : un avion dangereux du fait de sa fabrication

Le module, à l'évidence produit fabriqué (relevant de l'article 1245-2 c. civ.³) et pièce incorporée (art. 1245-7 c. civ.⁴) dans l'avion, produit final, présentait un défaut de sécurité : il ne fonctionnait pas correctement (1°) et donnait des indications fausses. Le module a donc joué un rôle causal (2°) dans la réalisation du dommage.

1°/ Le défaut de sécurité : la fêlure dans les soudures.

a/ Il ne s'agit pas d'une pièce usagée, qui aurait dû être remplacée (comme on remplace les freins d'un vélo ou les pneus d'une voiture). Il s'agit d'une pièce qui ne fonctionnait pas correctement (interruptions d'alimentation électrique), et ce défaut existait dès la fabrication (soudures incorrectes). Le module donnait des indications erronées.

b/ Le module est une pièce dangereuse au sens de l'article 1245-3 c. civ.⁵ : « sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre ». Le non-fonctionnement entraîne un défaut de sécurité de l'appareil (risque de décrochage).

Le module présente objectivement un défaut de sécurité : l'alimentation électrique est interrompue. Il y a des pannes

¹ Art. 1245-8 c. civ. : « Le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage. »

² Art. 1245-10 c. civ. : « Le producteur est responsable de plein droit [...] ».

³ Art. 1245-2 c. civ. : « Est un produit tout bien meuble, même s'il est incorporé dans un immeuble, y compris les produits du sol, de l'élevage, de la chasse et de la pêche. L'électricité est considérée comme un produit. »

⁴ Art. 1245-7 c. civ. : « En cas de dommage causé par le défaut d'un produit incorporé dans un autre, le producteur de la partie composante et celui qui a réalisé l'incorporation sont solidairement responsables. »

⁵ Art. 1245-3 c. civ. : « Un produit est défectueux au sens du présent chapitre lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre. »

« Dans l'appréciation de la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, il doit être tenu compte de toutes les circonstances et notamment de la présentation du produit, de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu et du moment de sa mise en circulation. « Un produit ne peut être considéré comme défectueux par le seul fait qu'un autre, plus perfectionné, a été mis postérieurement en circulation. »

répétées. Il est incontestable, et la cour d'appel relève ce fait, que le dysfonctionnement du module est l'un des facteurs nécessaires à l'accident d'avion.

2°/ La causalité adéquate : la causalité lointaine

Le défaut du module (défaut au sens de danger) présente un lien causal avec l'accident d'avion : le module est donc un facteur pertinent de l'accident.

a/ Le facteur pertinent, retenu par la cour de cassation, est le premier motif de cassation de l'arrêt d'appel. L'absence de remplacement du module, malgré 23 alertes précédentes, ne fait pas perdre son rôle causal au module. En présence de freins (normalement usés), il aurait fallu les remplacer : l'usure normale ne résulte pas d'un vice de fabrication. Mais ici, le module présente un vice de fabrication : la cour de cassation ne prend pas en compte la procédure qui impose à la compagnie le remplacement du module. La carence de la compagnie ne brise pas la causalité.

b/ La cour de cassation compare la situation avec le module défectueux et la situation probable avec un module muni de soudures correctes : il s'agit d'un raisonnement historico-inductif. Avec des soudures correctes, la chute de l'avion n'aurait pas eu lieu : c'est une cause initiale (analogue à la celle retenue quand un automobiliste percute un piéton hémophile, ultérieurement transfusé et contaminé). La causalité est indirecte.

La cour de cassation applique dans cet arrêt la causalité classiquement retenue : l'arrêt d'appel est cassé, parce que la cour d'appel a retenu une causalité hypothético-déductive (en affirmant que le module aurait dû être remplacé) et directe.

Conc. A/ Un produit dangereux du fait d'un vice de fabrication est une cause lointaine de la chute de l'avion : le régime de responsabilité du fait des produits défectueux est donc en cause.

B/ L'imputation de plein droit de l'accident au fabricant et assimilé : le risque assumé par le fabricant

En présence d'un vice de fabrication, l'imputation s'effectue de plein droit envers le fabricant : la mise en circulation du produit n'était pas discutable¹. La cour de cassation applique donc le régime prévu aux articles 1245 et suiv., mais sans citer les textes spécifiques applicables.

1°/ L'imputation au fabricant du produit fini et au fabricant de la pièce incorporée

La cour de cassation applique l'article 1245-5 c. civ. selon lequel : « Est producteur, lorsqu'il agit à titre professionnel, le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première, le fabricant d'une partie composante. » On peut donc identifier deux fabricants :

a/ Le produit fini : un Airbus

b/ Le produit incorporé : un module. L'imputation s'effectue envers le fabricant du module : art. 1245-7 c. civ.²

2°/ L'imputation de plein droit : même sans connaissance du défaut par le fabricant

Selon l'article 1245-10 c. civ. : « Le producteur est responsable de plein droit à moins qu'il ne prouve : [...] ».

¹ Art. 1245-4 c. civ. : « Un produit est mis en circulation lorsque le producteur s'en est dessaisi volontairement.

« Un produit ne fait l'objet que d'une seule mise en circulation. »

² Art. 1245-7 c. civ. : « En cas de dommage causé par le défaut d'un produit incorporé dans un autre, le producteur de la partie composante et celui qui a réalisé l'incorporation sont solidairement responsables. »

a/ L'imputation de plein droit signifie que le défaut du produit est un risque que le fabricant doit assumer. C'est le second motif de cassation : la cour d'appel se réfère à l'absence de connaissance du fabricant. L'absence de connaissance renvoie à l'absence de faute (subjective). Or, l'imputation au fabricant s'effectue non pas à faute, mais à risque.

b/ Le fabricant ne bénéficie d'aucune cause d'exonération : à ce stade de la procédure, il n'est pas allégué que le module puisse bénéficier du risque-développement. Il apparaît au contraire que des soudures sont défailtantes : ce n'est pas un risque technique indécélable.

Conc. I/ La responsabilité du fabricant est engagée quand un vice de fabrication affecte une pièce de l'avion. Le fait que la pièce aurait dû être remplacée par la maintenance ne conduit pas à casser le lien causal. Le fabricant assume un risque dont il ne peut pas s'exonérer. La victime pourra donc agir contre lui.

II/ La responsabilité solidaire du fabricant et de la compagnie : le cumul réel

La responsabilité solidaire du fabricant signifie que la victime ne peut pas se voir opposer un partage de responsabilité, à savoir obtenir une réparation partielle par le fabricant et la fraction manquante par la compagnie aérienne.

L'accident a trois causes : une cause lointaine (défaut de sécurité du module), une cause proche (absence de remplacement) et une cause directe (réaction inappropriée du pilote). La conséquence est une imputation double : envers la compagnie aérienne et envers les fabricants.

La victime bénéficie donc ici d'un « cumul réel » : plusieurs régimes de responsabilité (A) sont applicables à l'accident d'avion ; la victime dispose d'une option (B), qu'elle exercera au regard de son intérêt bien compris.

A/ Les régimes applicables à l'action de la victime : droit commun et responsabilité spéciale du fait des produits défectueux

Les victimes de l'accident (représentées par leurs héritiers) peuvent exercer une action en responsabilité fondée sur le droit commun, envers la compagnie aérienne (1°), et une action fondée sur le régime spécial de responsabilité du fait des produits défectueux, envers les fabricants (2°).

1° / Le fait du tiers (compagnie aérienne) : le droit commun de la responsabilité.

a/ La responsabilité contractuelle de droit commun de la compagnie aérienne

Si la victime agit contre la compagnie aérienne, elle invoquera la responsabilité contractuelle de droit commun : la violation de l'obligation contractuelle de sécurité pourra donner lieu à deux types de régime. Le défaut d'entretien peut donner lieu à une obligation renforcée de moyens (ou à une obligation de résultat) et la réaction inadaptée des membres de l'équipage à une obligation de moyens.

La responsabilité contractuelle est globale. Les moyens humains (préposés : pilote) utilisés par la compagnie ne donnent pas lieu à une responsabilité spécifique (du fait de la réaction inappropriée du pilote). Les moyens matériels employés par la compagnie aérienne rendent cette dernière responsable du fait de défaut de maintenance de l'appareil.

b/ En droit français, la compagnie aérienne est responsable en tant que commettant du fait de ses préposés incompétents (réaction fautive de l'équipage). Les membres de l'équipage (commandant de bord) n'est pas personnellement

responsable envers les victimes (absence de faute intentionnelle). Ce serait une responsabilité délictuelle du fait d'autrui.

En droit français, la compagnie aérienne est responsable sur le fondement de la responsabilité contractuelle de droit commun : la solution est contestable. Les passagers ne réclament pas remboursement de leur billet, mais d'un dommage délictuel. Ce résultat s'explique par le poids de l'histoire : le droit français a connu une évolution curieuse avec la consécration de l'obligation contractuelle de sécurité (en 1911).

2°/ Le fait des fabricants : le régime des articles 1245 et suiv. c. civ.

a/ La victime peut agir contre le fabricant du produit fini (Airbus) et du module. Elle devra invoquer le régime fixé aux articles 1245 et suiv. c. civ. C'est le sens du visa de l'article 1245 c. civ. (qui n'est pas centré sur la causalité ou l'imputation, mais sur tous les articles). Peu importe le contrat (conclu entre le constructeur et la compagnie aérienne) : la victime subit un dommage délictuel.

b/ Contrairement aux apparences (art. 1245-17 c. civ.), la victime ne dispose d'aucune option (avec le droit commun). La victime est alors exposé à certains risques : si le module date de plus de dix ans, c'est une fatalité pour elle (ce qui n'est pas le cas en l'espèce : avion construit en 2008, accident en 2014) ; idem, si le fabricant devient insolvable ou disparaît. À raison du dommage matériel (valises), les victimes subissent une franchise de 500€.

Conc. A/ Les passagers de l'avion bénéficient de l'option entre le droit commun de la responsabilité contractuelle et la responsabilité spéciale du fait des produits défectueux. Il y a donc cumul réel : il y a deux accidents distincts.

B/ L'option de la victime en présence d'un cumul réel

L'option de la victime en présence d'un cumul réel signifie que la victime peut invoquer plusieurs régimes de responsabilité.

1°/ Le cumul réel des accidents : la responsabilité solidaire des coresponsables

a/ La victime peut agir contre le fabricant seul, la compagnie aérienne seule et contre les deux solidairement : comme en présence de certains cas spéciaux de responsabilité du fait d'autrui (lorsque l'enfant commet une faute).

b/ La responsabilité solidaire de la compagnie aérienne et du constructeur signifie que chacun sera tenu d'indemniser intégralement la victime, à hauteur du dommage qu'elle subit. Si le constructeur est responsable de 20% du dommage, il devra indemniser intégralement la victime.

2°/ Le recours entre les coresponsables

a/ Le juge pourra fixer a charge définitive de la réparation en fonction du rôle causal de chaque accident : c'est la question (morale) du partage des torts. Par exemple, poser que Airbus responsable à hauteur de 10%, et la compagnie à hauteur de 90%. On notera qu'il y aura un recours de Airbus contre le fabricant du module : le régime de ce régime est fixé par le droit national (et n'est pas régi par la directive).

b/ Le recours exercé par le fabricant, tenu pour risque, contre la compagnie aérienne, tenue pour faute, sera intégral, comme en présence d'un accident de la circulation (loi de 1985). En cas de faute commises par le fabricant et par la compagnie aérienne, il y aurait eu un partage de responsabilité, donc une action récursoire partielle.

Conclusion

En retenant l'éventuelle responsabilité du fabricant, la cour de cassation indique que la causalité (multiple) est une question de droit. Dès lors qu'un produit est dangereux du fait de sa fabrication, et même s'il aurait fallu le remplacer en temps utile, le fabricant doit assumer le risque lié au danger causé par un vice de fabrication.

Grâce à la causalité multiple, la victime bénéficie d'une imputation multiple : c'est un cumul réel, qui permet à la victime de bénéficier d'un degré élevé de protection. Assez curieusement, la victime bénéficie d'un « filet de sécurité » issu du régime (impératif) du fait des produits défectueux : les victimes d'une compagnie low cost, fournissant des prestations low cost, bénéficient d'un régime qui n'est peut-être pas substantiellement plus protecteur, mais de la garantie contre l'insolvabilité de leur compagnie aérienne. Un billet de deuxième classe, mais avec une responsabilité de première classe.

Dès qu'un produit est atteint d'un vice de fabrication, la responsabilité solidaire fait donc bénéficier la victime d'un « filet de sécurité » : ce n'est pas la garantie d'un intermédiaire, c'est une garantie contre l'insolvabilité. Mais on sait que ce risque d'insolvabilité n'est pas assumé par le distributeur (la CJUE refusant impérativement la responsabilité du distributeur). Le risque d'insolvabilité donne lieu à un double régime : fatalité pour les victimes quand seul le fabricant est responsable (à l'exclusion de la chaîne de distribution) et risque couvert quand le fabricant est coresponsable (avec un tiers, autre qu'un distributeur). Le fondement de cette différence de traitement s'explique par la causalité multiple (et ses suites).

Cet arrêt Civ. 1^{ère}, 28 nov. 2018, s'avère protecteur pour les victimes, alors même que le régime spécial de responsabilité du fait des produits défectueux avait pour but de réduire la sphère de sécurité des victimes. Dans cet arrêt, le filet de sécurité, c'est la directive de 1985 elle-même : les victimes échappent au risque d'insolvabilité d'une compagnie aérienne low cost.