UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS

INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU TRANSPORT AERIEN (IFURTA)

La responsabilité du fait des produits défectueux dans le contexte du contentieux aérien

Mémoire pour l'obtention du

Master 2 Droit du transport aérien

par

CHARLOTTE GRIFFOIN

Sous la direction de Mme. Julie LABORDE

Année universitaire 2019-2020

Remerciements

Je tiens à adresser mes remerciements à toutes les personnes ayant contribuées à la rédaction de ce mémoire.

Tout d'abord, je tiens à remercier toute l'équipe pédagogique de l'IFURTA. Je remercie plus particulièrement Madame Julie Laborde pour ses conseils et la disponibilité de celle-ci à l'égard de ses étudiants durant cette période très particulière. Je remercie également Mesdames Lia Bachet Silva, Marjorie Vial ainsi que Stéphanie Glavnik pour leur soutien et leur aide dans l'organisation de cette fin d'année.

J'adresse également un remerciement particulier à mes camarades de l'IFURTA qui, malgré cette année difficile, ont su rester dans une dynamique d'entraide et de partage au sein du groupe.

Je tiens également à remercier Me Jean-Baptiste Charles ainsi que toute l'équipe du département aviation du cabinet HFW Paris pour leur aide et leurs réponses à toutes mes questions dans le cadre de la rédaction de ce mémoire.

Je remercie enfin ma famille et mes amis pour leur soutien et leur aide dans la rédaction de ce mémoire.

Sommaire

Introduction **7**

Partie 1 : Le champ d'application de la responsabilité du fait des produits défectueux . **11**

Titre 1 : Le champ d'application matériel de la responsabilité du fait des produits défectueux 11

Chapitre 1 : Le défaut de sécurité du produit comme fait générateur de la responsabilité du producteur 11

Chapitre 2 : La réparation d'un dommage survenu du fait du produit défectueux 24

Chapitre 3 : La question du lien de causalité entre le produit défectueux et le dommage 29

Chapitre 4 : Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit du producteur. 33

Chapitre 5 : L'encadrement de la responsabilité du producteur dans un double délai 41

Titre 2 : Les difficultés rencontrées dans le cadre de contentieux internationaux en responsabilité du fait des produits défectueux 44

Chapitre 1 : La détermination de la juridiction compétente dans le cadre de la responsabilité du fait des produits défectueux 45

Chapitre 2 : La détermination de la loi applicable dans le cadre du contentieux de la responsabilité des produits défectueux 56

Partie 2 : La mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux dans le contexte du contentieux aérien **68**

Titre 1 : Le rôle préventif de la certification 68

Chapitre 1 : L'objet de la certification 68

Chapitre 2 : Le rôle central des organes de certification 71

Titre 2 : Les différents modes d'obtention de preuves 74

Chapitre 1 : L'expertise amiable comme élément de preuve des éléments constitutifs de la responsabilité du fait des produits défectueux en contentieux aérien 75

Chapitre 2 : L'expertise judiciaire nécessaire à l'établissement des éléments constitutifs de la responsabilité du fait des produits défectueux dans le contentieux aérien 79

Chapitre 3 : L'utilisation de l'enquête technique prévue par l'Annexe 13 de la Convention de Chicago dans la détermination de la responsabilité civile du constructeur aéronautique 88

Conclusion **95**

Bibliographie **97**

Table des matières **103**

Table des abréviations

Aff.	Affaire
Al.	Alinéa
BEA	Bureau d'Enquêtes et Analyses
BTL	Bulletin des transports et de la logistique
Bull. civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambres civiles (I, II, III), commerciale (IV) et sociale (V)
Bull. crim.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambre criminelle
Bull. transp.	Bulletin du ministère des transports
c/	Contre
C.	Code
C. ass.	Code des assurances
C. civ.	Code civil
C. com.	Code de commerce
C. cons.	Code de la consommation
C. pén.	Code pénal
CPC	Code de procédure civile
CPP	Code de procédure pénale
C. transp.	Code des transports
CA	Cour d'appel (formations judiciaire)
Cass. 1re 2e 3e civ.,	Première, Deuxième, Troisième chambre de la Cour de cassation
Cass. Ass. plén.,	Cour de cassation réunie en Assemblée plénière
Cass. com.,	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. Crim.,	Chambre criminelle de la Cour de cassation
Cass. mixte,	Chambres de la Cour de cassation réunies en chambre mixte
Cass soc.,	Chambre sociale de la Cour de cassation
Cour EDH [ou CEDH]	Cour européenne des droits de l'Homme
Conv. EDH	Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme
Chron.	Chronique

CJCE - CJUE	Cour de justice des communautés européennes ; désormais : Cour de justice de l'Union européenne
Cons. conc.	Conseil de la concurrence
Contrats, conc., consom.,	Contrats, concurrence, consommation
D.	Recueil Dalloz
Décr. (ou D.)	Décret
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
Dir.	Directive (ou direction)
Dr.	Droit
AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
Ed.	Edition
Ex.	Exemple
FAA	Federal Aviation Administration
Fasc.	Fascicule
Gaz. Pal.	Gazette du Palais
JATR	Joint Authority Technical Review
J.-Cl.	Juris-classeur
Juris-data	Juris-data
L.	Loi
N°	Numéro
NCPC	Nouveau Code de procédure civile
Not.	Notamment
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Obs.	Observations
Ord.	Ordonnance
Ouvr.	Ouvrage
p., pp.	Page, pages
Préc.	Précité
PUF	Presses universitaires de France
Rapp.	Rapport
Rappr.	Rapprocher

RCA	Revue Responsabilité civile et assurances (Lexis-Nexis)
RDC	Revue des contrats (Lexenso)
Rec.	Recueil
Rép. civ.	Répertoire Dalloz de droit civil
Rép. com.	Répertoire Dalloz de droit commercial
Rev.	Revue
RDA (ou Rev. dr. aér.)	Revue de droit aérien
RFD aérien	Revue française de droit aérien et spatial
RGDA	Revue générale de droit des assurances
RIDC	Revue internationale de droit comparé
RJDA	Revue de jurisprudence de droit des affaires
RTD civ.,	Revue trimestrielle de droit civil
RTD com.,	Revue trimestrielle de droit commercial
s.	Suivant(s)
T. com.	Tribunal de commerce
TGI	Tribunal de grande instance
TI	Tribunal d'instance
TUE	Traité sur l'Union européenne

Introduction

« *On n'échappe pas à la responsabilité du fait des produits défectueux !*»[1]

Cette citation du Professeur Jean-Sébastien Borghetti tirée d'un article de la Revue des contrats Lextenso du 7 décembre 2017 souligne le caractère d'ordre public du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux. C'est en effet, à propos d'un arrêt rendu par la chambre mixte de la Cour de cassation le 7 juillet 2017 que le professeur Borghetti emploie cette phrase. Dans cet arrêt, la chambre mixte de la Cour de cassation affirme que : « *que si le juge n'a pas, sauf règles particulières, l'obligation de changer le fondement juridique des demandes, il est tenu, lorsque les faits dont il est saisi le justifient, de faire application des règles d'ordre public issues du droit de l'Union européenne, telle que la responsabilité du fait des produits défectueux, même si le demandeur ne les a pas invoquées* »[2].

Cet arrêt affirme ainsi l'impossibilité pour le producteur d'échapper à l'application de ce régime.

Le régime français de la responsabilité du fait des produits défectueux est issu de la Directive européenne 85/374/CEE du 25 juillet 1985[3] relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux. L'objectif de cette directive est clairement affiché par la Commission européenne. Il s'agit d'uniformiser de manière totale le régime de responsabilité du fait des produits défectueux au sein des Etats membres afin de permettre aux victimes de dommages subis du fait des produits défectueux de bénéficier du même régime et ainsi établir une égalité entre les victimes au sein de l'Union. La transposition de cette directive a soulevé de nombreuses difficultés en droit français et a généré une jurisprudence particulièrement abondante. Ce régime instaure une responsabilité du producteur en raison des dommages subis du fait des défauts de ses produits. La responsabilité du producteur est indépendante de l'existence d'un contrat entre l'utilisateur et celui-ci. Ce régime est à distinguer d'autres régimes relatifs à la responsabilité des produits.

---

[1] J-S. Borghetti, « On n'échappe pas à la responsabilité du fait des produits défectueux ! », Revue des contrats n°04, p.15, 7 décembre 2017

[2] Cass., Chambre mixte, 7 juillet 2017, n°15-25.651, Bull.

[3] Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

Tout d'abord, il convient de préciser que la responsabilité du fait des produits défectueux est un régime de responsabilité spécial. A ce titre, celui-ci est exclusif des autres régimes de responsabilité

Il est nécessaire de distinguer celui-ci du régime de droit commun en responsabilité du fait des choses tiré de l'article 1242 du Code civil[4], celui-ci instaurant un régime de responsabilité pour faute à l'égard de la personne ayant la garde de la chose.

Il également crucial de distinguer le régime de responsabilité du fait des produits défectueux de celui de la garantie des vices cachés[5]. La première différence à souligner entre ces deux régimes vient du fait que la garantie des vices cachés, comme son nom l'indique, ne constitue pas un régime de responsabilité mais bien une garantie. Ce régime prévoit la garantie contre les vices cachés du vendeur d'un produit à un acquéreur. Ainsi, une seconde différence entre ces régimes réside dans la personne qui supporte la responsabilité. En garantie des vices cachés, c'est bien le vendeur et non le producteur qui assure la vente d'un bien exempt de vices cachés.

Enfin, une dernière distinction à opérer est celle entre le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux et la garantie légale de conformité issue du droit de la consommation, en vertu duquel : « *Le vendeur livre un bien conforme au contrat et répond des défauts de conformité existant lors de la délivrance. Il répond également des défauts de conformité résultant de l'emballage, des instructions de montage ou de l'installation lorsque celle-ci a été mise à sa charge par le contrat ou a été réalisée sous sa responsabilité* »[6]. Cette différence réside une fois de plus dans le fait que la garantie ne constitue pas un régime de responsabilité. De surcroît, une fois encore cette garantie s'applique au vendeur et non au producteur.

Le contentieux désigne : « *toute procédure destinée à faire juger par un tribunal de la recevabilité et du bien fondé des prétentions opposant une ou plusieurs personnes à une ou plusieurs autres* »[7].

Ce contentieux appliqué au droit aérien regroupe toutes ces procédures appliquées au domaine de l'aéronautique et ses spécificités. Le contentieux en matière de produits défectueux est d'ores et déjà particulièrement développé notamment dans le domaine des produits pharmaceutiques

[4] Article 1242 et s. du Code civil

[5] Article 1641 et s. du Code civil

[6] Article L.217-4 du Code de la consommation

[7] Dictionnaire du droit privé par Serge Braudo, Conseiller honoraire à la Cour d'appel de Versailles

qu'il convient donc d'exclure en l'espèce. En effet, les différentes spécificités inhérentes aux produits de santé ne permettant que très peu un raisonnement analogue avec le contentieux aérien, ce dernier sera donc exclu de l'étude de ce mémoire.

L'application de ce régime au secteur de l'aéronautique soulève de nombreuses difficultés.

Tout d'abord, le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux implique la détermination de trois éléments : l'existence du défaut d'un produit, d'un dommage et d'un lien de causalité entre ces derniers. Or, la construction aéronautique et les différents défauts susceptibles d'affecter les produits issus de cette industrie revêtent un aspect particulièrement technique qui rend parfois la détermination et la preuve de ces éléments très complexe.

La jurisprudence en matière de produits défectueux est particulièrement riche en raison de la difficulté d'appliquer les notions prévues par la Directive dans la pratique. En effet, à titre d'exemple, l'interprétation de certains termes comme celui de producteur ou encore celui de produit ont subi une importante évolution jurisprudentielle.

En outre, dans l'économie mondialisée actuelle, de nombreux acteurs sont impliqués dans la construction d'un aéronef. Cette multitude d'acteurs génère également un grand nombre de complication dans la détermination des personnes responsables et provoque une confusion importante pour le consommateur.

Une autre conséquence directe de l'aspect international de cette industrie est la présence de nombreux éléments d'extranéité dans ce contentieux. A cet égard, sont soulevées de nombreuses questions en matière de compétence juridictionnelle et de loi applicable au litige.

De surcroît, le contentieux aérien rend l'appréhension de la responsabilité du fait des produits défectueux particulièrement sensible eu égard aux enjeux humains inhérents à celui-ci. En effet, la défectuosité d'un produit aéronautique est susceptible d'entraîner des pertes humaines conséquentes qui engendrent ainsi des montants de dommages et intérêts importants.

De plus, le secteur de l'aéronautique, plus particulièrement lorsqu'un crash aérien survient, est particulièrement médiatisé. A cet égard, les enjeux commerciaux et réputationnels qui gravitent autour de ce contentieux revêtent également un intérêt certain.

En tenant compte de tous ces éléments, il convient de s'interroger sur l'application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux à la pratique du contentieux aérien.

Afin d'apporter une réponse complète à cette question il convient de s'intéresser aux difficultés rencontrées relatives au champ d'application du régime au secteur de la construction aéronautique (Partie 1) puis de constater les divers obstacles rencontrés dans le cadre de la mise en œuvre de ce régime (Partie 2).

Partie 1 : Le champ d'application de la responsabilité du fait des produits défectueux

Afin de permettre une étude complète du champ d'application de la responsabilité du fait des produits défectueux, il est nécessaire de s'intéresser aux difficultés rencontrées dans le cadre du champ d'application matériel (Titre 1) de celle-ci mais également à celles rencontrées dans le cadre du champ d'application territorial (Titre 2).

Titre 1 : Le champ d'application matériel de la responsabilité du fait des produits défectueux

En vertu de l'article 1240 du code civil : « *Tout fait quelconque de l'Homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* »[8]. Cet article du code civil énonce les différents éléments constitutifs de la responsabilité : le fait générateur, le dommage et le lien de causalité entre le dommage et le fait générateur.

Dans le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux, comme dans toute étude de la responsabilité extracontractuelle, il est alors nécessaire de s'intéresser à la manière dont se matérialise ces trois éléments constitutifs de responsabilité puisqu'on retrouve ici le fait générateur issu du défaut de sécurité du produit (Chapitre 1), l'existence d'un dommage causé à une personne ou à un bien (Chapitre 2) et le lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage (Chapitre 3).

Chapitre 1 : Le défaut de sécurité du produit comme fait générateur de la responsabilité du producteur

L'étude du fait générateur de la responsabilité nécessite de s'attarder sur la définition de nombreuses notions. En effet, l'article 1245 du code civil affirme que « *le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit lié ou non par un contrat avec la victime* »[9].

Cet article permet d'identifier le fait générateur de la responsabilité comme étant le « *défaut du produit* ». Il semble ainsi indispensable de s'intéresser tout d'abord à la notion de produit (Section 1), à l'existence d'un défaut de ce produit (Section 2) et enfin à la personne qui supporte cette responsabilité : le producteur (Section 3).

---

[8] Article 1240 du Code civil
[9] Article 1245 du Code civil

Section 1 : Une interprétation extensive de la notion de produit

En vertu de l'article 2 de la directive européenne de 1985 portant sur la responsabilité du fait des produits défectueux : « *Pour l'application de la présente directive, le terme «* produit *» désigne tout meuble […], même s'il est incorporé dans un autre meuble ou immeuble.* »[10]

Suite à la transposition de la directive en droit français, cette disposition se retrouve à l'article 1245-2 du code civil[11]. En l'espèce la transposition est exacte et celle-ci n'a pas semblé poser problème.

Dans le contexte du contentieux aérien, il est important de rappeler que bien que le régime de propriété des aéronefs puisse se rapprocher du régime des immeubles (droit à l'hypothèque, exclusion de l'article 2276 du code civil[12], …), celui-ci reste considéré comme un bien meuble. De plus, en droit aérien, dans de nombreux cas la responsabilité du producteur est engagée pour une partie composante de l'avion et s'inclut alors dans un ensemble, ce qui explique la complexité de ce contentieux. Il est alors parfois difficile d'identifier précisément le produit défectueux en lui-même.

Concernant la nature du produit, la loi couvre un grand nombre de biens comme l'électricité, les produits du corps humains, les produits de l'élevage, … L'Union européenne a également reconnu l'application de ce régime aux logiciels informatiques par le biais de réponse à des questions écrites[13]. La reconnaissance de ces logiciels comme étant des produits défectueux est d'ailleurs particulièrement importante en droit aérien de nombreux logiciels de navigation ayant pu comporter des défauts à l'origine de divers accidents.

---

[10] Article 2 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[11] Article 1245-2 du c. civ.

[12] Article 2276 du c. civ.

[13] Lord Cockfield au nom de la Commission des Communautés européennes, Question écrite n°706/88, « *Responsabilité du fait des produits défectueux dans le secteur des logiciels* », Journal officiel des Communautés européennes, 8 mai 1989, p. 49

La jurisprudence américaine a quant à elle été interrogée à plusieurs reprises sur l'application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux aux manuels d'instructions. La question qui lui était posé était de savoir si le manuel d'instruction pouvait lui-même, lorsqu'il était considéré comme ayant contribué au dommage, être considéré comme un produit défectueux. En effet, plusieurs lois d'Etats fédérés comme celles du Tennessee disposent que « *l'action en responsabilité du fait des produits (…) comprend toutes les actions intentées pour ou à cause de dommages corporels, de décès ou de dommages matériels causés par ou résultant de la fabrication, de la construction, de la conception, de la formule, de la préparation, de l'assemblage, des essais, du service, des avertissements, des instructions, de la commercialisation, de l'emballage ou de l'étiquetage de tout produit* »[14]. Ces lois impliquent donc que l'action peut résulter des instructions ou des avertissements donnés par le producteur.

Cependant, dans l'arrêt Sue Caldwell ; Seiichi Hanami Micronesian Aviation Corporation ; MacAw Helicopter Company v. Enstrom Helicopter Corporation du 30 octobre 2000, la Cour d'Appel des Etats-Unis affirme que : « *le manuel d'instruction fait partie intégrante du produit d'aviation générale qu'un constructeur vend. Il ne s'agit pas d'un manuel d'instruction général séparé, mais il est détaillé et propre à l'aéronef auquel il se rapporte. Le manuel est la «* partie *» de l'avion qui contient les instructions nécessaires à l'utilisation de l'avion et qui n'en est pas séparée.* »[15] Ainsi, par cette décision la loi américaine identifie très clairement le manuel d'utilisation comme une partie composante de l'avion ce qui implique qu'un défaut contenu dans celui-ci puisse rendre l'avion lui-même défectueux.

L'arrêt Colgan Air, Inc. v. Raytheon Aircraft Co. du 7 décembre 2005[16] rendu par la Cour du District de Virginie donnera des précisions dans le cas où le manuel serait acheté séparément de l'aéronef et affirme que même dans cette situation le manuel sera considéré comme une partie composante de l'appareil dans le cadre d'un recours en responsabilité du fait des produits défectueux.

---

[14] Tennessee Code, Title 29 – Remedies and Special Proceedings, Chapter 28 – Product Liability Actions, 102 – Definitions, (6)

[15] United States Court of Appeals for the Ninth Circuit, 30 octobre 2000, Sue Caldwell; Seiichi Hanami; Micronesian Aviation Corporation, Macaw Helicopter Company contre Enstrom Helicopter Corporation n°99-15746

[16] United States District Court Virginia, 7 décembre 2005, Colgan Air Inc. contre Raytheon Aircraft Compagny, n°1:05CV213

Il est également important de préciser que l'existence d'un produit est à assortir d'une autre condition pour permettre d'engager la responsabilité du producteur : la mise en circulation. L'article 1245-4[17] du code civil prévoit qu'il est en effet nécessaire pour engager la responsabilité du producteur que le produit ait été mis en circulation c'est-à-dire que le producteur s'en soit dessaisi volontairement. Il convient alors de porter une attention particulière au caractère volontaire de ce dessaisissement. En effet, si le producteur a subi un vol par exemple, alors même que le produit est commercialisé, le producteur ne pourra être considéré comme responsable car il s'en sera dessaisi de manière involontaire.

Le code civil précise également en son article 1245-4 qu'un produit ne peut être mis en circulation qu'une seule fois. Ainsi, la revente par exemple ne constitue pas une nouvelle mise en circulation.

Cependant, si le code civil donne une définition de la mise en circulation ce n'est pas le cas de la directive de 1985 qui mentionne à plusieurs reprises la mise en circulation sans jamais la définir. Ainsi, c'est la CJCE qui se prononcera sur la question dans un arrêt du 9 février 2006[18]. La question posée à la Cour est relative à l'article 11 de la directive de 1985 et porte sur le point de départ du délai de prescription que la directive établit comme étant la date à laquelle le produit a été mis en circulation. Dans sa décision, le juge européen apporte ses précisions à la notion de mise en circulation et affirme « *qu'un produit doit être considéré comme ayant été mis en circulation, au sens de l'article 11 de la directive*[19]*, lorsqu'il est sorti du processus de fabrication mis en œuvre par le producteur et qu'il est rentré dans un processus de commercialisation dans lequel il se trouve en l'état offert au public aux fins d'être utilisé ou consommé* »[20]. Le début de la commercialisation constitue alors la date de mise en circulation du produit. Par cette décision, la CJCE précise enfin la notion de mise en circulation essentielle dans la détermination de nombreux éléments relatifs à ce régime comme le moment de l'appréciation du défaut de sécurité ou encore le point de départ du délai de prescription.

---

[17] Article 1245-4 c. civ.

[18] CJCE, 9 février 2006, Declan O'Byrne contre Sanofi Pasteur MSD Ltd et Sanofi Pasteur SA., aff. C-127/04, ECLI:EU:C:2006:93

[19] Article 11 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[20] CJCE, 9 février 2006, Declan O'Byrne contre Sanofi Pasteur MSD Ltd et Sanofi Pasteur SA., aff. C-127/04, ECLI:EU:C:2006:93

Bien qu'un produit soit nécessaire, il convient désormais de s'intéresser à la source du dommage engageant la responsabilité du producteur : le défaut de sécurité de produit. En effet, il est indispensable que le dommage subi soit imputable non pas au produit mais bien au défaut de sécurité de celui-ci.

Section 2 : L'exigence d'un défaut de sécurité

Le fait générateur de la responsabilité du fait des produits défectueux est indentifiable comme étant le défaut de sécurité d'un produit. En effet, comme évoqué précédemment, il est nécessaire que le dommage subi soit imputable au défaut de sécurité du produit et pas seulement au produit lui-même, c'est d'ailleurs ce qui explique en partie la complexité de ce contentieux. La première chambre civile de la Cour de Cassation qui a donné de nombreuses indications dans l'interprétation du défaut de sécurité a d'ailleurs précisé dans un arrêt du 22 octobre 2009 que « *la simple implication d'un produit dans la réalisation d'un dommage ne suffit pas à établir son défaut* ».[21] Par cette décision, celle-ci souligne l'importance de prouver l'implication du défaut du produit dans le dommage et pas uniquement l'implication du produit.

L'article 6 de la directive européenne de 1985[22] et l'article 1245-3 du code civil[23] définissent le produit défectueux comme un produit qui n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre.

La formule employée par la directive implique une appréciation de la « *sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre* ». En son article 6, elle précise alors les éléments dont il doit être tenu compte afin d'apprécier ce défaut de sécurité. Il est nécessaire de prendre en compte « *toutes les circonstances et notamment de la présentation du produit, de l'usage du produit qui peut être raisonnablement attendu et du moment de la mise en circulation du produit* »[24].

---

[21] Cass. 1re civ., 22 octobre 2009, n° 08-15.171, Inédit

[22] Article 6 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[23] Article 1245-3 du Code civil

[24] Article 6 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

La CJUE a d'ailleurs eu l'occasion de se prononcer sur cette appréciation dans un arrêt du 5 mars 2015[25]. En l'espèce, elle se prononce sur l'appréciation du défaut de sécurité dans l'hypothèse où « *le constat d'un défaut potentiel des produits appartenant au même groupe ou relevant de la même série de production, (...), permet de qualifier de défectueux un tel produit sans qu'il soit besoin de constater dans ce produit ce défaut* »[26]. Dans sa décision, le juge européen va affirmer que le défaut potentiel de produits appartenant au même groupe permet de qualifier de défectueux un produit sans avoir à démontrer la défectuosité du produit lui-même. En l'espèce, la solution rendue s'applique aux produits « *tels que les simulateurs cardiaques et les défibrillateurs automatiques implantables* »[27]. Dès lors, cette formule implique une liste non exhaustive fournie par le juge. Il pourrait alors sembler opportun de s'interroger sur l'application de cette solution aux produits défectueux aéronautiques. En effet, le juge justifie sa solution par divers éléments et affirme que « *le défaut potentiel de sécurité, (...), réside, s'agissant de produit tels que ceux en cause au principal, dans la potentialité anormale de dommage que ceux-ci sont susceptibles de causer à la personne* »[28]. Le juge s'appuie alors sur les produits mis en cause pour affirmer qu'il est nécessaire dans l'appréciation du défaut de se fier aux attentes légitimes du grand public. Or, dans le cas où les produits mis en cause seraient des produits médicaux dont la vie de certains patients dépend, il semblerait que les attentes de la part de ces patients soient plutôt élevées, la défectuosité de ces machines étant susceptible d'entrainer un dommage grave.

En matière d'aéronautique, s'il convient d'apprécier le défaut en tenant compte des attentes légitimes du grand public, sachant que la défectuosité d'un produit pourrait avoir des conséquences humaines dramatiques, on pourrait alors considérer la présence d'une potentialité anormale de dommage et ainsi appliquer la solution du juge européen aux produits défectueux aéronautiques. Cela impliquerait alors que le constat du défaut potentiel de produits appartenant à un même groupe suffirait à qualifier un produit défectueux sans que la défectuosité de celui-ci n'ait véritablement eu à être constatée.

---

[25] CJUE, 5 mars 2015, Boston Scientific Medizintechnik GmbH contre AOK Sachsen-Anhalt – die Gesundheitskasse, Betriebskrankenkasse RWE, aff. C-503/13 et C-504/13, ECLI:EU:C:2015:148

[26] Ibid

[27] Ibid

[28] Ibid

Concernant la présentation ainsi que l'usage qui peuvent être raisonnablement attendus du produit, ces deux éléments reposent en partie sur les informations données par le producteur ou par les manuels d'instructions par exemple. La jurisprudence a d'ailleurs au l'occasion de se prononcer à de multiples reprises sur cette question.

Tout d'abord, dans un arrêt du 7 novembre 2006 rendu par la 1re chambre civile de la Cour de Cassation[29], le juge du droit a pu reconnaître l'importance des conditions générales de vente et des indications fournies par le mode d'emploi du produit dans l'appréciation du défaut de sécurité. En l'espèce, il s'agissait de l'utilisation de béton par un particulier qui avait souhaité faire des travaux. Suite à l'utilisation du béton, celui-ci avait subi d'importantes brûlures aux jambes malgré le port de bottes. Cependant, l'entreprise productrice du béton avait uniquement conseillé l'utilisation de gants et de lunettes ainsi que mis en garde les utilisateurs contre d'éventuelles réactions allergiques. La Cour de Cassation a alors confirmé la décision de la Cour d'Appel en estimant que rien n'attirait l'attention du client sur la nécessité de porter des équipements de protection imperméables ainsi que d'éviter tout contact avec la peau. Ces éléments constituaient ainsi un défaut de sécurité auquel l'utilisateur ne pouvait légitimement s'attendre puisqu'il n'avait pas été informé des différentes précautions d'utilisation à prendre et des potentiels dommages que l'utilisation de ce produit pouvait causer. Il semble ainsi essentiel pour les entreprises productrices d'accorder une attention particulière aux informations à fournir à l'utilisateur du produit afin que celui-ci ait connaissance de tous les potentiels dommages pouvant résulter de l'utilisation d'un produit et ainsi avoir une attente légitime conforme à l'utilisation véritable de ce dernier.

La première chambre civile de la Cour de Cassation renforce sa position avec un arrêt du 4 février 2015[30]. En l'espèce, un individu a subi des dommages du fait de l'explosion d'une bouteille de gaz propane ayant servi à l'alimentation d'une gazinière prévue pour fonctionner avec du gaz butane. La Cour de Cassation confirme la position de la Cour d'Appel qui avait retenu que la bouteille de gaz était un produit défectueux car l'aspect extérieur de la bouteille ne permettait pas de la différencier d'une bouteille de gaz butane. En effet, la similarité des bouteilles ne pouvait permettre à la victime des dommages de se rendre compte de l'erreur commise dans le cadre d'un échange de bouteille car celle-ci, en sa qualité d'utilisatrice autre que l'acheteur de l'installation n'avait pas eu accès à la notice d'utilisation et ne connaissait

[29] Cass. 1re civ., 7 novembre 2006, n°05-11.604, Bull.

[30] Cass. 1re civ., 4 février 2015, n°13-19.781, Bull.

donc pas les risques d'utilisation du gaz propane sur un appareil fonctionnant au butane. La Cour de Cassation déclare alors la société productrice des bouteilles de gaz responsable des dommages subis par la victime sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux. Cette solution accentue le positionnement plutôt favorable aux victimes des dommages posé dans l'arrêt du 7 novembre 2006[31]. Les informations que le producteur doit transmettre pour permettre une utilisation sans danger de leur produit vont au-delà de la notice d'information fournie à l'acquéreur. Désormais, ceux-ci semblent également devoir anticiper l'utilisation de leur produit par un utilisateur qui n'aurait pas eu accès à la notice d'utilisation. Cette position, très défavorable pour les producteurs, semble cependant cohérente avec la raison d'être initiale de la directive de 1985[32] qui avait été adoptée dans une logique de protection du consommateur.

Enfin à travers cette interprétation, il est crucial de souligner que la Cour de Cassation insiste sur les attentes que peut avoir l'utilisateur quant à la sécurité du produit. Le constructeur n'aurait pas été déclaré responsable si l'utilisateur avait été prévenu et mis en garde contre les dangers que pouvait comporter le produit. La Cour de Cassation réaffirme qu'un produit dangereux n'est pas toujours assimilable à un produit défectueux si les effets dangereux de ce produit sont légitimes et attendus.

Enfin, concernant la preuve de ce défaut de sécurité, la Cour de Cassation a rappelé dans un arrêt du 4 février 2015, que c'est au demandeur qu'incombe la charge de la preuve du défaut de sécurité. Elle avait ainsi censuré la Cour d'Appel qui avait retenu la responsabilité du producteur car celui-ci n'était pas parvenu à prouver qu'il avait fourni avec l'appareil une étiquette spéciale notifiant aux utilisateurs la nécessité de porter un vêtement de protection pendant l'utilisation du produit litigieux, en l'espèce une motomarine.[33]

Dans le contexte aéronautique, il est également nécessaire pour le constructeur de fournir tous les éléments relatifs à la bonne utilisation de son produit. En effet, celui-ci doit fournir à l'utilisateur les différentes conditions dans lesquelles il doit utiliser l'aéronef ainsi que les vérifications et les opérations de maintenance auxquelles il est supposé procéder. La fourniture de ces éléments constitue d'ailleurs une obligation en vertu du Chapitre 9 de l'Annexe 8 de la

[31] Cass. 1re civ., 7 novembre 2006, n°05-11.604, Bull.

[32] Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[33] Cass. 1re civ., 4 février 2015, n°13-27.505, Bull.

Convention de Chicago[34]. Cette annexe est relative à la navigabilité et à la certification des aéronefs qui constitue une condition indispensable pour le vol d'un appareil. Dans le chapitre 9, appelé : « *Limites d'emploi et renseignements à fournir aux utilisateurs* », sont énoncées les différentes informations que le constructeur doit fournir à l'utilisateur de l'appareil. Ces informations doivent être transmises au moyen d'un manuel de vol de l'avion ainsi que des repères et plaques indicatrices. Parmi ces informations doivent figurer au minimum : les limites d'emploi (limites relatives au chargement, aux vitesses, à l'installation motrice, à l'équipement et au système, à l'équipage, au temps de vol et toute autre limite d'emploi pouvant affecter la sécurité de l'appareil), les renseignements et les procédures relatifs à la bonne utilisation de l'aéronef ainsi que les renseignements sur les performances. Afin d'assurer une sécurité maximale sur le long terme, des informations relatives à la maintenance doivent également être fournies aux utilisateurs. Ces informations précisent les procédures recommandées mais fixent également un programme de maintenance qui liste les éléments à vérifier ainsi que la fréquence de ces vérifications. Certains de ces éléments sont d'ailleurs considérés comme obligatoires par l'Etat de certification qui pourrait retirer la certification d'un appareil si ces éléments n'étaient pas vérifiés. Ainsi, afin de veiller au respect de ces règles par les constructeurs et les utilisateurs, de nombreux contrôles sont menés par les autorités compétentes au niveau national et même régional (EASA). Ce contrôle renforcé et l'obligation de transmettre ces informations pour les constructeurs aéronautiques s'expliquent par l'impact que pourrait avoir la défectuosité d'un produit ou un manque d'information de l'utilisateur d'un aéronef qui, en l'absence d'information suffisante, pourrait résulter en un drame humain et financier.

Un dernier point à prendre en compte dans l'appréciation du défaut de sécurité est la date de sa mise en circulation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'article 6 de la directive dispose que : « *Un produit ne peut être considéré défectueux par le seul fait qu'un autre, plus perfectionné a été mis postérieurement en circulation.*[35] ». Cependant, afin de déterminer précisément ce moment dans le temps, il convient de se reporter à la décision précédemment

[34] Chapitres 9 et 10 de l'Annexe 8 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Navigabilité des aéronefs, juillet 2018, 12ème édition

[35] Article 6 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

évoquée rendue par la CJCE[36] ainsi qu'à la définition fournie par l'article 1245-4 du code civil[37]. Le code civil identifie le moment de la mise en circulation comme celui où le producteur s'en est dessaisi volontairement. La CJCE, quant à elle, détermine un moment précis dans son arrêt du 9 février 2006 puisqu'elle affirme que la mise en circulation correspond au moment où le produit sort *« du processus de fabrication mis en œuvre par le producteur et qu'il est rentré dans un processus de commercialisation dans lequel il se trouve en l'état offert au public aux fins d'être utilisé ou consommé »*[38].

La prise en compte de cette date est capitale. En effet, il est primordial de ne pas confondre la défectuosité d'un produit avec sa désuétude, son obsolescence. Le défaut de sécurité ne peut résulter du fait qu'un produit plus récent fournisse une sécurité plus importante et c'est la raison pour laquelle la date de mise en circulation du produit doit être prise en compte par les juges dans l'appréciation du défaut de sécurité.

Ainsi, après avoir défini les différents éléments constitutifs du fait générateur de la responsabilité du fait des produits défectueux, il est désormais indispensable de s'intéresser à la personne qui supporte cette responsabilité : le producteur.

Section 3 : L'interprétation extensive de la notion de producteur

Afin de pouvoir clairement identifier le producteur il convient tout d'abord de se reporter aux différentes définitions données par les textes en commençant par la directive de 1985.

L'article 3 de la directive dresse une liste limitative des hypothèses dans lesquelles un individu peut être considéré comme un producteur. Il est en effet nécessaire dans l'intérêt des victimes de dommages survenus du fait de produits défectueux que celles-ci sachent vers qui se tourner. C'est la raison pour laquelle la directive dresse une liste très précise des conditions auxquelles doit répondre un individu pour être qualifié de producteur.

La transposition de cet article en droit français a posé de nombreux problèmes. C'est plus particulièrement l'alinéa 3 de cet article qui a amené la Commission des Communautés

[36] CJCE, 9 février 2006, Declan O'Byrne contre Sanofi Pasteur MSD Ltd et Sanofi Pasteur SA., aff. C-127/04, ECLI:EU:C:2006:93

[37] Article 1245-3 du Code civil

[38] CJCE, 9 février 2006, Declan O'Byrne contre Sanofi Pasteur MSD Ltd et Sanofi Pasteur SA., aff. C-127/04, ECLI:EU:C:2006:93

Européennes à poursuivre en manquement la France pour méconnaissance du droit de l'Union Européenne à deux reprises, en 2002 puis en 2006[39]. Dans l'arrêt de 2002[40], la Commission reprochait à la France de ne pas avoir transposé l'article 3.3 de la directive de la bonne manière. Cet article, adopté dans une logique très favorable aux victimes prévoyait la responsabilité du fournisseur à titre subsidiaire lorsque l'identification du producteur était impossible. En effet, il est parfois complexe de parvenir à identifier le producteur d'un produit en particulier. Ainsi afin que les victimes ne se retrouvent pas sans moyen d'être indemnisées pour les dommages subis du fait de produits défectueux, il a semblé nécessaire pour l'Union européenne de leur accorder la possibilité d'engager la responsabilité du fournisseur, distributeur qui est plus facilement identifiable par la victime puisqu'il constitue la plupart du temps son intermédiaire direct.

Le texte français, ancien article 1386-7[41], à la différence du texte européen, prévoyait que la responsabilité du fournisseur pouvait être engagée au même titre que le producteur sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux et que lui-même pourrait par la suite appeler le constructeur en garantie. Dans sa solution, le juge européen condamne la France en manquement au respect du droit européen et affirme que « *la possibilité ouverte au fournisseur, par cette loi, d'appeler en garantie le producteur a pour effet une multiplication des mises en cause que l'action directe dont dispose la victime contre le producteur, dans les conditions prévues à l'article 3 de la directive, a précisément pour objectif d'éviter* »[42]. Or, cette directive ayant pour objectif une harmonisation du droit européen ainsi que la simplification des procédures, le fait de compliquer la procédure en accordant au fournisseur la possibilité de lui-même appeler le producteur en garantie semblait contraire à la raison d'être du texte.

Malgré cette condamnation, la France ne modifie pas l'article 3.3 de la directive dans le délai fixé par la Cour dans son arrêt de 2002, ce qui lui vaudra d'être à nouveau amenée devant la

[39] CJCE, 14 mars 2006, Commission des Communautés Européennes contre République Française, aff. C-177/04, ECLI:EU:C:2006:173

[40] CJCE, 25 avril 2002, Commission des Communautés Européennes contre République Française, aff. C-52/00, ECLI:EU:C:2002:252

[41] Ancien article 1386-7 du code civil

[42] CJCE, 25 avril 2002, Commission des Communautés Européennes contre République Française, aff. C-52/00, ECLI:EU:C:2002:252

CJCE pour manquement à ses obligations au titre du droit européen[43]. Cependant, malgré le non-respect du délai celle-ci fourni le projet de loi de 2004[44] dans lequel il est bien précisé que l'article 1386-7 ancien du code civil sera modifié de manière à ce que : « *Le vendeur, le loueur, à l'exception du crédit-bailleur ou du loueur assimilable au crédit-bailleur, ou tout autre fournisseur professionnel n'est responsable du défaut de sécurité du produit dans les mêmes conditions que le producteur que si ce dernier demeure inconnu* ».

Néanmoins, ces modifications n'ont pas semblé suffisantes pour la Commission ainsi que pour la CJCE qui recondamne la France en manquement à ses obligations au titre du droit de l'Union européenne. Le juge européen justifie cette condamnation par le fait que, dans son nouvel article 1386-7 du code civil[45], la France prévoit désormais une responsabilité du fournisseur à titre subsidiaire mais celle-ci a omis de préciser que le fournisseur avait la possibilité de s'exonérer s'il indiquait dans un délai raisonnable l'identité du producteur ou de son propre fournisseur.

En réponse à cette solution, la France modifiera à nouveau son texte qui se trouve aujourd'hui à l'article 1245-6 du code civil et intègre une exonération pour le fournisseur si celui-ci fourni, dans un délai de 3 mois à compter de la date à laquelle la demande de la victime lui est notifiée, l'identité du producteur ou de son fournisseur à la victime du dommage.

La CJCE a d'ailleurs eu d'autres occasions de se prononcer à ce sujet suite à des questions préjudicielles posées par d'autres Etats membres[46] et a suivi sa solution de 2002 en estimant qu'il était impossible d'assimiler le fournisseur à un producteur de manière absolue et sans restriction. Le juge européen justifie notamment cette décision par le fait que « *cette possibilité serait chèrement payée en ce que, obligeant tous les fournisseurs à s'assurer contre une telle responsabilité, elle conduirait à un enchérissement considérable des produits. En outre, cette facilité conduirait à une multiplication des recours, le fournisseur se retournant à son tour contre son propre fournisseur en remontant jusqu'au producteur.* »[47] De plus, il convient de souligner que le fournisseur n'a, la plupart du temps aucun impact sur la qualité du produit et

---

[43] CJCE, 14 mars 2006, Commission des Communautés Européennes contre République Française, aff. C-177/04, ECLI:EU:C:2006:173

[44] Projet de loi relatif à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur et à la responsabilité du fait des produits défectueux, présenté au nom de M. Jean-Pierre Raffarin par M. Dominique Perben, n°358 (2003-2004), déposé le 16 juin 2004

[45] Ancien article 1386-7 du code civil

[46] CJCE, 10 janvier 2006, Skov Æg contre Bilka Lavprisvarehus A/S et Bilka Lavprisvarehus A/S contre Jette Mikkelsen et Michael Due Nielsen, aff. C-402/03, ECLI:EU:C:2006:6

[47] Iden

qu'il serait donc inopportun de lui faire supporter cette responsabilité au même titre que le producteur qui, lui, influence directement la qualité du produit en participant à la conception et à la fabrication de celui-ci.
Enfin, afin de ne pas faire peser définitivement la responsabilité sur le fournisseur, le code civil prévoit qu'il est possible pour lui d'effectuer un recours contre le producteur dans les mêmes conditions que le recours de la victime contre celui-ci. Le code civil précise tout de même qu'il doit agir dans l'année suivant la date de sa citation en justice.
Cette évolution jurisprudentielle tient une place particulièrement importante dans le domaine de l'aéronautique, compte tenu de tous les acteurs ayant potentiellement contribués à la mise en circulation du produit.

La détermination du producteur comprend cependant une autre difficulté : l'hypothèse dans laquelle un produit défectueux est incorporé dans un autre. Ce cas de figure est d'ailleurs très fréquent en matière aéronautique puisque l'aéronef est lui-même composé de nombreux éléments produits par une multitude de sous-traitants différents. Cette hypothèse a été traitée à l'article 1245-7 du code civil qui dispose que : « *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.* »[48]
On retrouve une fois encore dans ce régime, la volonté de favoriser le consommateur. En effet, il est nécessaire pour celui-ci de voir son dommage réparé. Ainsi, en déclarant le producteur d'une partie composante et l'incorporateur de cette partie solidairement responsables, le législateur diminue le risque pour le consommateur de se retrouver face à un producteur insolvable.
L'établissement d'une solidarité entre coproducteurs implique néanmoins une autre question : la détermination de leur part contributive dans la réparation du dommage. A ce sujet, la 1ère chambre civile de la Cour de Cassation s'est prononcée dans un arrêt en date du 26 novembre 2014, dans lequel elle affirme que : « *En droit interne, la contribution à la dette, en l'absence de faute, se répartit à parts égales entre les coobligés.* »[49] Dans cette solution la Cour de Cassation ne semble pas différencier les producteurs selon leur implication dans le processus de fabrication et adopte une position égalitaire pour permettre au consommateur d'avoir autant de chance d'être indemnisé par l'un que par l'autre.

[48] Article 1245-7 du code civil

[49] Cass. 1re civ., 26 novembre 2014, n° 13-18.819, Bull., JurisData n° 2014-028854

Enfin, concernant les recours entre coobligés la 1ère chambre civile de la Cour de Cassation s'est prononcée dans un arrêt du 15 mars 2017[50] et a affirmé qu'il était impossible pour un des coproducteurs de faire un recours contre l'autre dans les conditions prévues par l'article 1245-6[51] relatif à la qualité de fournisseur car ceux-ci ne bénéficient pas de celle-ci.

S'il est important de pouvoir identifier le fait générateur ainsi que l'origine de celui-ci, un deuxième élément nécessaire à l'engagement de la responsabilité est le dommage. En effet, afin de pouvoir engager la responsabilité du producteur la victime doit avoir subi un dommage.

Chapitre 2 : La réparation d'un dommage survenu du fait du produit défectueux

De manière très classique, le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux exige un dommage. Plusieurs éléments sont alors à étudier. Tout d'abord, le régime de responsabilité du fait des produits défectueux est un régime de responsabilité extracontractuelle ce qui implique que les deux parties n'ont pas à être liées par un contrat pour engager la responsabilité du producteur mais que si un produit défectueux cause un dommage à un tiers alors le seul fait pour celui-ci d'avoir subi un dommage du fait de ce produit lui permet d'agir contre le producteur. Par ailleurs, même dans le cadre d'un contrat, il est impossible de limiter ou d'exclure cette responsabilité par des clauses en raison de la nature délictuelle de celle-ci. L'article 1245-14 du code civil[52] précise tout de même que dans le cas des dommages aux biens destinés à un usage professionnel les clauses stipulées entre professionnels sont valables. Ce choix du législateur reflète une nouvelle fois l'objectif de protection accrue des consommateurs de la directive de 1985[53].

Dans le secteur aéronautique, ces différents éléments caractéristiques de la responsabilité du fait des produits défectueux impliquent ainsi que toutes les victimes, même en l'absence d'un contrat avec le constructeur peuvent se prévaloir de ce régime y compris les passagers ou encore de manière plus étendue, les victimes tiers à la surface dans la mesure où ils prouveraient

[50] Cass. 1re civ., 15 mars 2017, n° 15-27.740 : JurisData n° 2017-004673

[51] Article 1245-6 du Code Civil

[52] Article 1245-14 du Code civil

[53] Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

l'existence du dommage, le défaut de sécurité du produit et le lien de causalité entre ces deux éléments.

De plus, la directive ainsi que la loi française prévoient précisément les types de dommages auxquels s'applique le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux.

En effet, on retrouve à l'article 9[54] la définition du dommage. Celui-ci distingue clairement : les dommages résultant d'une atteinte à la personne et les dommages résultant d'une atteinte aux biens.

Concernant les dommages à la personne, la réparation de ceux-ci est prévue par le 1er alinéa de l'article 9 de la directive ainsi que par le 1er alinéa de l'article 1245-1 du code civil[55].

L'article 9 dispose précisément que la notion de dommage peut s'entendre des dommages causés par la mort ou par des lésions corporelles. Cette indemnisation des dommages aux personnes se fait sans limite de responsabilité. Cette prise en charge complète des dommages à la personne s'explique d'ailleurs par l'objectif pro consumériste de la directive.

Cependant, si la transposition et l'interprétation de cet alinéa n'ont pas posé problème, la situation est bien différente concernant le deuxième alinéa de ces articles consacré à la réparation des dommages causés aux biens. Le régime de réparation des dommages causés aux biens est différent de celui des dommages causés aux personnes. En effet, la directive prévoit au deuxième alinéa de son article 9 que le terme dommage désigne : « *le dommage causé à une chose ou la destruction d'une chose, autre que le produit défectueux lui-même, sous déduction d'une franchise de 500 Ecus à conditions que cette chose :*

i) Soit d'un type normalement destiné à l'usage ou à la consommation privés et

ii) *Ait été utilisée par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privés* »[56]

[54] Article 9 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[55] Article 1245-1 du Code civil

[56] Article 9 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

L'interprétation de ces deux types de dommages a donné lieu à une question préjudicielle posée au juge européen. Il était question de savoir dans quelle mesure la jurisprudence et la loi nationale des pays membres pouvaient interpréter ces notions. Dans un arrêt du 10 mai 2001, la CJCE affirme que : « *l'article 9 de la directive doit être interprété en ce sens que, à l'exception du dommage immatériel dont la réparation dépend exclusivement des dispositions du droit national et des exclusions résultant des précisions apportées par cette disposition en ce qui concerne les dommages causés à une chose, un Etat membre ne saurait limiter les types de dommage matériel, résultant de la mort ou de lésions corporelles, ou de dommages causés à une chose, ou consistant dans la destruction d'une chose qui seront réparés.* »[57] Ainsi, à travers cette décision le juge européen réaffirme sa volonté de voir le texte de la Directive de 1985 appliqué de manière uniforme dans l'ensemble des Etats Membres.

Cependant, malgré les consignes données par le juge européen certains éléments relatifs à la transposition de cette disposition ont nécessité l'intervention de la Commission européenne.

La première différence à signaler par rapport au régime des dommages aux personnes réside dans la mise en place d'une franchise de 500 Ecus. La directive se veut plus restrictive que la loi nationale dans les conditions nécessaires à la reconnaissance d'un dommage au bien. Elle décide tout d'abord d'exclure le dommage au produit défectueux lui-même puis elle apporte une distinction importante quant à l'usage du bien endommagé. En effet, la directive insiste sur l'usage à caractère privé de ce bien. Cette position s'explique d'ailleurs par une volonté toujours plus importante d'accorder une protection maximale aux simples consommateurs et non aux professionnels.

Dans un arrêt du 25 avril 2002[58], la CJCE répond à des recours en manquement formulés par la Commission Européenne contre la France et la Grèce. Dans le recours contre la France la Commission soulève une transposition inexacte des dispositions de la directive par le législateur français. En effet, la franchise de 500 Ecus prévue par l'article 9 ne se retrouve pas dans l'ancien article 1386-2 du code civil. Malgré ses arguments et sa position favorisant largement le consommateur, la France est condamnée sur ce point et se voit contrainte d'intégrer la franchise

[57] CJCE, 10 mai 2001, Henning Veedfald contre Ahrus Amtskommune, aff. 203/99, ECLI: ECLI:EU:C:2001:258

[58] CJCE, 25 avril 2002, Commission des Communautés Européennes contre République Française, aff. C-52/00, ECLI:EU:C:2002:252

de 500 euros à son régime bien qu'elle considère celle-ci comme constituant une rupture d'égalité entre les consommateurs et les producteurs. La CJCE justifie sa décision par la complexité du travail opéré par le législateur européen qui, après une longue étude de la question a opté pour la solution de la franchise en considérant que celle-ci conciliait au mieux les intérêts de tous tout en évitant un trop grand nombre de contentieux sur des produits de faible valeur.

La deuxième originalité que l'on retrouve dans le texte français réside dans la nature des biens couverts par la loi. En effet, l'article 9 de la directive européenne[59] prévoit que seuls les dommages aux biens à usage ou à consommation privés permettent d'engager la responsabilité du producteur. Cependant, la position du législateur français diffère une fois encore puisqu'au sein de l'article 1245-1[60] aucune précision n'est fournie quant à l'usage privé ou professionnel du produit ayant subi le dommage.

Les juges du droit français sont cependant amenés à statuer sur la question dans un arrêt rendu par la chambre commerciale de la Cour de Cassation le 24 juin 2008[61]. Dans cet arrêt, le juge français sursoit à statuer sur la question et renvoie celle-ci devant la CJCE. Le juge européen répondra à cette question dans un arrêt du 30 juin 2008, l'arrêt Sociétés Moteur Leroy Somer contre Société Ace Europe[62]. La Cour de Cassation demande ici l'avis du juge européen sur la possibilité d'interpréter l'article 9[63] en ce sens qu'un dommage causé à un bien à usage professionnel peut également donner lieu à l'engagement de la responsabilité du fait des produits défectueux. La Cour européenne précise avant tout dans son raisonnement que la définition de dommage de l'article 9 ne comprend pas le dommage causé à un bien professionnel. Cependant celle-ci affirme que les dommages causés aux biens professionnels ne rentrant pas dans la champ d'application de la directive, celle-ci doit « *être interprétée en ce sens qu'elle ne s'oppose pas à l'interprétation d'un droit national ou à l'application d'une*

[59] Article 9 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[60] Article 1245-1 du Code civil

[61] Cass. ch. comm., 24 juin 2008, n° 07-11.744, Bull.

[62] CJCE, Moteurs Leroy Somer contre Dalkia France, Ace Europe, aff. C-285/08, ECLI:EU:C:2009:351

[63] Article 9 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

jurisprudence interne établie selon lesquels la victime peut demander réparation du dommage causé à une chose destinée à l'usage professionnel et utilisée pour cet usage, dès lors que cette victime rapporte seulement la preuve du dommage, du défaut du produit et du lien de causalité entre ce défaut et ce dommage »[64].

Par cette décision, la CJCE redonne un semblant de marge dans l'application de la directive aux Etats Membres. Cependant, bien que cette décision soit justifiée par l'absence des dommages causés aux biens à usage professionnel dans le champ d'application de la directive celle-ci instaure une nouvelle incertitude et une rupture d'égalité entre les Etats membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux.

En matière aéronautique, la question a également été explicitement traitée dans un arrêt rendu par la 1ère chambre civile de la Cour de Cassation du 14 novembre 2018[65]. En l'espèce, un avion de la compagnie Flyaboo a subi un dommage du fait d'une surchauffe électrique due à un groupe électrogène destiné à alimenter l'avion en électricité au sol. Dans cette décision, le juge du droit français réaffirme la décision de la CJCE et confirme que les dommages causés à un bien destiné à un usage professionnel, ce qui était le cas en l'espèce l'avion étant exploité par une compagnie aérienne, peuvent donner lieu à réparation sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux.

Ainsi, l'existence de la responsabilité du fait des produits défectueux est subordonnée à l'existence d'un dommage ainsi que d'un défaut du produit. Cependant, pris isolément, ces éléments ne permettent en rien l'engagement de la responsabilité du producteur. Le contentieux de la responsabilité du fait des produits défectueux repose en effet en grande partie sur l'établissement d'un lien de causalité entre ce dommage et le défaut du produit.

[64] CJCE, Moteurs Leroy Somer contre Dalkia France, Ace Europe, aff. C-285/08, ECLI:EU:C:2009:351

[65] Cass. 1re civ., 14 novembre 2018, n°17-23.668

Chapitre 3 : La question du lien de causalité entre le produit défectueux et le dommage

L'obligation pour le demandeur de prouver un lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage subi afin d'engager la responsabilité du producteur est prévue à l'article 4 de la directive de 1985[66]. Cette obligation se retrouve rédigée en termes identiques à l'article 1245-8 du code civil, celle-ci disposant que « *Le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage*.[67] »

Ces dispositions ont généré une jurisprudence abondante. En effet, la complexité d'établir un lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage réside dans le caractère très factuel et technique des contentieux en responsabilité des produits défectueux. Ces difficultés ont amené les différentes juridictions françaises et européennes à statuer au cas par cas sur les multiples situations dans lesquelles le demandeur dispose d'assez d'éléments pour établir de manière assez fiable le lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage dont il a été victime.

En matière aéronautique, l'établissement du lien de causalité se trouve au cœur des débats. En effet, la complexité des machines ainsi que la multitude d'intervenants gravitant autour de l'avion compliquent l'attribution du dommage à un défaut du produit en particulier. De surcroît, le caractère innovant de certains produits complexifie d'autant plus l'identification précise de l'origine du dommage. La prise en considération de l'incidence des facteurs humains dans l'accident rend également la situation plus confuse.

L'application concrète du texte va alors poser quelques difficultés et c'est à la jurisprudence qu'il revient précisément de définir les contours de cette obligation de prouver les éléments constitutifs de la responsabilité.

Tout d'abord, la première chambre civile de la Cour de Cassation dans un arrêt en date du 22 octobre 2009[68] s'est prononcée sur l'appréciation du lien de causalité entre le défaut et le dommage. Dans cet arrêt, il est question d'établir le défaut d'un produit désherbant ainsi que son lien de causalité avec les dommages causés à une culture de vigne. Les juges du droit français s'appuient sur un rapport d'expertise pour donner leur décision et estiment que le produit ne présentait pas de défaut intrinsèque mais que celui-ci a pu faciliter l'apparition de

[66] Article 4 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[67] Article 1245-8 du Code civil

[68] Cass. 1re civ., 22 octobre 2009, n° 08-15.171

désordres physiologiques en relation avec d'autres facteurs. Ainsi, la Cour d'Appel d'Orléans avait jugé à bon droit que le demandeur en relevant uniquement l'implication du produit dans la réalisation du dommage et non pas un défaut intrinsèque au produit, n'a pas su apporter la preuve d'un lien de causalité entre le dommage et le défaut du produit.

De plus, dans un arrêt du 27 juin 2018, la première chambre civile réaffirme sa position plutôt sévère et censure la Cour d'Appel de Bastia qui avait reconnu un lien de causalité entre un dommage et un défaut du produit dans le cas d'un incendie sans savoir précisément si celui-ci était en lien avec le défaut d'origine du produit ou avec l'intervention de l'installateur. Ainsi la première chambre civile affirme que « *la simple imputabilité du dommage au produit incriminé ne suffit pas à établir son défaut ni le lien de causalité entre ce défaut et le dommage* »[69]. Cette décision démontre que malgré la nécessité de protéger les consommateurs, ceux-ci doivent tout de même rechercher et établir un véritable lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage afin d'éviter d'engager de manière injustifiée la responsabilité des producteurs dans les cas où un incident serait imputable à un de leur produit et non pas à un défaut de leur produit.

Ces différentes solutions adoptées par les juridictions françaises peuvent sembler sévères à l'égard des victimes. En effet, le fait d'exiger du demandeur que celui-ci apporte la preuve du défaut, du dommage, et surtout du lien de causalité semble contrevenir à la lettre du texte qui prévoit initialement une protection renforcée du consommateur.

L'identification ainsi que la preuve de ce lien de causalité constituent les obstacles majeurs à l'indemnisation des victimes. Ainsi, la Cour de Justice de l'Union Européenne ainsi que la jurisprudence nationale ont semblé vouloir faciliter la tâche aux victimes recherchant la responsabilité du producteur.

Tout d'abord, à propos d'un vaccin, la 1ère chambre civile a validé la décision attaquée qui s'était fondée sur des présomptions graves, précises et concordantes pour établir le lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage. Elle semble ainsi adopter une appréciation issue de la théorie de l'équivalence des conditions. Elle ajoute également que « *en cas de défaut lié à une information insuffisante ou inexistante relative au produit, le lien de causalité avec le dommage est établi dès lors qu'il peut être démontré qu'en possession d'une information claire, loyale et complète, l'utilisateur du produit n'en n'aurait peut-être pas usé ou en aurait usé*

[69] Cass. 1re civ., 27 juin 2018, n° 17-17.469, Bull.

différemment »[70]. Avec cette solution, la Cour de Cassation confirme que le défaut d'information du producteur constitue un défaut du produit et que le demandeur n'a alors qu'à apporter la preuve que ces informations auraient changé sa manière d'utiliser le produit pour prouver le lien de causalité. Cette décision semble plutôt favorable aux victimes car elle élargit la conception de notion de défaut du produit bien que la preuve d'un tel faut reste complexe à apporter.

En effet, en matière de produits défectueux de santé, la CJUE a rendu, sur renvoi d'une question préjudicielle de la Cour de Cassation, un arrêt 21 juin 2017[71] dans lequel elle donne des précisions sur l'interprétation de l'article 4 de la directive de 1985[72] relatif aux preuves à rapporter pour engager la responsabilité du producteur. Elle affirme que « *cette disposition ne s'oppose pas à un régime probatoire national tel que celui en cause au principal en vertu duquel (...) certains éléments de fait invoqués par le demandeur constituent des indices graves, précis et concordants permettant de conclure d'un défaut du vaccin et à celle d'un lien de causalité entre le défaut et la maladie* ». Elle ajoute également que « *les juridictions nationales doivent toutefois veiller à ce que l'application concrète qu'elles font dudit régime probatoire n'aboutisse ni à méconnaître la charge de la preuve instituée par ledit article 4 ni à porter atteinte à l'effectivité du régime de responsabilité institué par cette directive*. » Cependant elle déclare que le régime probatoire national ne peut reposer sur des présomptions issues d'indices factuels prédéterminés qui attribueraient d'office les dommages au défaut du produit. Dans cette deuxième partie de la décision la Cour de Justice tente d'assurer le maintien d'une appréciation in concreto. Elle souhaite ainsi garantir une analyse des faits au cas par cas et permettre une détermination du lien de causalité et du défaut du produit la plus précise possible.

Cette décision de la CJUE marque cependant un revirement tout à fait remarquable. En effet, la possibilité pour le demandeur d'apporter la preuve du lien de causalité par l'existence de présomptions graves, précises et concordantes assouplit largement les exigences de preuve à la faveur du demandeur.

---

[70] Cass. 1re civ., 29 mai 2013, n° 12-20903, Bull.

[71] CJUE, N. W, L. W et C. W contre Sanofi Pasteur MSD SNC, aff. C-621/15, ECLI:EU:C:2017:484

[72] Article 7 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

En pratique cette solution a été majoritairement retenue dans les contentieux relatifs aux produits de santé. Cependant, dans de nombreux arrêts rendus en produits défectueux, hors produits de santé, la jurisprudence française reconnaît la possibilité d'établir le lien de causalité par des présomption graves, précises et concordantes. Néanmoins, bien que celle-ci reconnaisse la possibilité d'apporter cette preuve par présomptions, elle ne la retient que très rarement en dehors du domaine des produits de santé.[73]

En responsabilité du fait des produits aéronautiques défectueux, la détermination du lien de causalité revêt un intérêt particulier. En effet, la plupart du temps, une multitude d'acteurs sont liés au contentieux. Il convient alors de s'interroger sur l'éventuelle possibilité de déterminer la part contributive du défaut du produit dans le dommage et d'ainsi se questionner sur la possibilité d'appliquer ce partage de causalité au partage des responsabilités. Cette question relève d'une situation plutôt fréquente en aéronautique la plupart des dommages étant attribuables à plusieurs causes identifiées comme des facteurs contributifs du dommage. C'est d'ailleurs sur ce point, dans le cas où le fait d'un tiers aurait concouru à la survenance du dommage que s'est prononcée la jurisprudence dans un arrêt du 28 novembre 2018[74]. Dans cet arrêt, la Cour de Cassation est confrontée à la question du partage de responsabilité entre les constructeurs, le responsable des opérations de maintenance et les pilotes dont les actions avaient été identifiées comme potentiels facteurs contributifs de l'accident par le rapport d'enquête officiel. En l'espèce, dans le cadre du crash du vol Air Asia du 28 décembre 2014, la 1re chambre civile a cassé la décision rendue par la Cour d'Appel d'Angers au motif que celle-ci a déclaré sérieusement contestable l'obligation d'indemnisation à la charge d'Artus, fabricant de la pièce litigieuse, et Airbus en se fondant sur le fait que divers éléments auraient conduit au crash ce qui ne lui permettrait pas d'affirmer l'existence d'un lien de causalité entre le dommage et le défaut du produit. Or, la Cour de Cassation estime quant à elle que dès lors que la Cour d'Appel a constaté l'existence d'un défaut du produit impliqué dans le dommage, il est impossible pour elle de déclarer les obligations des constructeurs comme sérieusement contestables. En l'espèce, les Juges du droit réfutent la théorie de l'équivalence des conditions au profit de la théorie de la causalité adéquate en vertu de laquelle seule la cause prépondérante doit être retenue comme fait générateur de responsabilité.

[73] Cour d'appel de Douai, Chambre 1 section 1, 5 septembre 2019, n° 18/02976, Cour d'appel de Toulouse, 3ème chambre, 2 octobre 2019, n° 18/04517, Cour d'appel de Rennes, 2ème chambre, 6 septembre 2019, n° 16/03093

[74] Cass. 1re civ., 28 novembre 2018, n°17-14.356, Bull.

La preuve du lien de causalité, du dommage et du défaut du produit constitue ainsi les trois éléments nécessaires à l'établissement de la responsabilité du producteur du fait de ses produits. Cependant, comme classiquement en droit de la responsabilité, la directive ainsi que le code civil prévoient différentes situations dans lesquelles le producteur peut s'exonérer de sa responsabilité. Il convient ainsi d'évoquer ces différentes hypothèses afin de pouvoir cerner précisément le champ d'application de la responsabilité du producteur.

Chapitre 4 : Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit du producteur

Les causes d'exonération de la responsabilité du producteur tiennent une place cruciale dans le contentieux des produits défectueux. En effet, elles constituent la seule possibilité pour le producteur d'échapper à sa responsabilité. La plupart d'entre elles effectuent plutôt un rappel des conditions d'application du régime plus que n'instituent réellement de causes d'exonération. On retrouve ces causes à l'article 1245-10 du code civil (Section 1). Cependant, le producteur a également la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité en cas de faute de la victime (Section 2). Enfin, dans le domaine de l'aéronautique, la question de l'exonération du producteur de sa responsabilité en raison d'un fait du tiers ayant concouru à la réalisation du dommage a engendré de nombreuses discussions en jurisprudence qu'il convient d'évoquer (Section 3).

Section 1 : Les causes d'exonération de l'article 1245-10 du code civil

Les différentes causes d'exonération de la responsabilité du producteur sont prévues aux articles 7 de la directive[75] et 1245-10 du code civil[76]. L'article 1245-10 énumère six hypothèses dans lesquelles le producteur, s'il en apporte la preuve, ne peut être tenu responsable. Cependant, parmi ces six hypothèses la majorité d'entre elles réaffirment les conditions d'application de la responsabilité du producteur. C'est ainsi que figurent parmi les causes d'exonération possibles : l'absence de mise en circulation du produit au 1er alinéa de l'article 1245-10 ou encore les alinéas 2 et 3 qui précisent que le producteur n'est pas responsable de plein droit s'il prouve : « *que compte tenu des circonstances, il y a lieu d'estimer que le*

[75] Article 7 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[76] Article 1245-10 du Code civil

dommage n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation » ou « *que le produit n'a pas été destiné à la vente ou à toute autre forme de distribution* »[77].

L'alinéa 4, quant à lui, prévoit l'hypothèse du risque de développement. Dans cette hypothèse, le producteur pourra s'exonérer de sa responsabilité au motif que les connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation ne lui ont pas permis de déceler le défaut du produit. Cet alinéa a suscité de nombreuses discussions en droit européen. Le texte faisant partie des options laissées aux Etats membres par la directive, se voit appliquer de manières différentes entre les Etats de l'Union Européenne. La plupart des Etats européens ont accepté cette exonération cependant, certains ont décidé d'y apporter des tempéraments. C'est le cas de la France qui, après de longues discussions, accepte cette cause d'exonération. L'importance des enjeux afférant à cette cause d'exonération a généré de nombreux débats. En effet, cette cause d'exonération est initialement motivée par le fait de vouloir éviter de « sanctionner » l'innovation. Du point de vue des producteurs cette exonération constitue un véritable encouragement à l'innovation, moteur essentiel de la croissance économique. Cependant, du point de vue du consommateur, cette cause d'exonération les laisserait sans réparation du dommage subi du fait du produit défectueux. Ainsi, après de nombreux échanges au sein du pouvoir législatif, chacun des Etats membres de l'Union a adopté sa propre position sur le sujet. En France, c'est la Commission mixte paritaire du Parlement qui a dégagé une solution permettant un compromis entre les intérêts du producteur et du consommateur. Celle-ci affirme que l'exonération s'appliquera aux médicaments mais pas aux produits issus du corps humains.[78]

Cette exonération a d'ailleurs été soulevée à de nombreuses reprises en matière de produits de santé, produits pour lesquels il est parfois compliqué de déceler les éventuels effets secondaires sur le long terme. Cependant, en matière aéronautique, et plus généralement dans les autres domaines que ceux des produits de santé, la jurisprudence française n'a pas semblé retenir cette cause d'exonération. Cette position peut s'expliquer par les éléments suivants. Les dommages dont résulte un produit défectueux aéronautiques sont visibles de manière assez immédiate. Or, le fait que la jurisprudence retienne le risque de développement comme cause d'exonération pour les produits de santé provient en partie du fait que leurs effets sur le long terme ne puissent

[77] Alinéas 2 et 3 de l'article 1245-10 du Code civil

[78] J. Revel, Fasc. 436-10 : « *Produits défectueux* », Jurisclasseur Responsabilité civile et Assurances, 5 mai 2011, dernière mise à jour : 27 mai 2019

parfois, malgré les tests des laboratoires, créer des dommages aux personnes que les producteurs n'auraient pas pu être en mesure d'anticiper. En effet, certains surviennent parfois après de longues années d'utilisation voire longtemps après avoir arrêté l'utilisation de ces produits. Dans le domaine de l'aéronautique, ces situations ne sont que très rarement rencontrées. En effet, en règle générale, lorsqu'un produit, l'aéronef lui-même, ou un produit incorporé dans celui-ci, présente un défaut, les opérateurs de celui-ci s'en rendent compte relativement rapidement. Dans la plupart des cas, dès qu'un défaut touche un produit affectant véritablement la navigabilité de l'aéronef et comportant un risque en matière de sécurité des vols, celui-ci figure dans les rapports de vols de l'équipage chargé de signaler tous les problèmes survenus en vol. A la suite de la communication de ces rapports, la maintenance est chargée d'identifier plus précisément le problème, de le résoudre et de communiquer ces informations au constructeur, qui lui-même identifiera la pièce défaillante afin de résoudre le problème avec ses sous-traitants. Ainsi, bien que dans la pratique les facteurs humains engendrent une efficacité parfois altérée des processus, en théorie dès qu'un problème survient sur un aéronef ou une pièce de celui-ci, le défaut est identifié et neutralisé rapidement. Ces processus expliquent alors le fait que le risque de développement ne soit pas accordé comme cause d'exonération aux constructeurs aéronautiques.

Il convient également d'ajouter qu'en matière aéronautique, la plupart des contentieux mettent un temps considérable à arriver au stade auquel il serait possible d'invoquer ces causes d'exonération. Une importante partie du contentieux est en effet consacrée à la recherche de la loi applicable et des juridictions compétentes, puis à la recherche de la personne véritablement responsable du dommage. Le nombre d'intervenants étant tellement important, il est parfois très complexe de trouver la personne contre laquelle agir ce qui a pour conséquence de grandement ralentir les procédures. Ainsi, l'éventuelle étape de l'invocation des causes d'exonération n'intervient que tard dans la procédure et celles-ci sont d'ailleurs rarement retenues.

L'article 1245-10 du Code civil dispose en son alinéa 5[79] que le producteur peut s'exonérer de sa responsabilité si le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives d'ordre législatif ou réglementaire. Il semblerait en effet, illogique de sanctionner un producteur qui aurait simplement produit son produit conformément aux lois et règlements qu'il est tenu de respecter. Cependant, il est important de préciser qu'en matière aéronautique, un

[79] Alinéa 5 de l'article 1245-10 du Code civil

constructeur ne pourra s'exonérer de sa responsabilité au motif qu'il a obtenu une certification de la part d'un organe administratif. De manière plus générale, il est également admis que le fait pour un producteur de se conformer aux règles de l'art ne constitue pas une cause d'exonération.[80]

Enfin, le sixième alinéa de l'article 1245-10 du code civil dispose que : « *Le producteur de la partie composante n'est pas non plus responsable s'il établit que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel cette partie a été incorporée ou aux instructions données par le producteur de ce produit.* »[81]. Logiquement, le sous-traitant constructeur d'une partie composante d'un aéronef peut s'exonérer s'il apporte la preuve que le défaut du produit résulte des instructions que lui a donné son donneur d'ordre. Celui-ci étant tenu contractuellement par le cahier des charges fourni par son donneur d'ordre il semblerait incohérent que le sous-traitant soit responsable des processus de production qu'il n'aurait pas lui-même établi.

En plus de ces différentes causes d'exonération prévues à l'article 1245-10 du Code civil, le régime spécial de la responsabilité des produits défectueux prévoit la possibilité pour le producteur de s'exonérer en cas de faute de la victime.

Section 2 : L'exonération du producteur en cas de faute de la victime

Le second alinéa de l'article 8 de la Directive de 1985 prévoit la possibilité pour le producteur de s'exonérer, partiellement ou totalement, de sa responsabilité lorsque, *« le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par la faute de la victime ou d'une personne dont la victime est responsable* »[82].

Concernant cette cause d'exonération, l'enjeu principal réside dans l'appréciation du comportement de la victime. Il est en effet nécessaire que celle-ci utilise le produit de manière non conforme à ce qui avait été recommandé par le producteur.

---

[80] J. Revel, Fasc. 436-10 : « *Produits défectueux* », Jurisclasseur Responsabilité civile et Assurances, 5 mai 2011, dernière mise à jour : 27 mai 2019

[81] Alinéa 6 de l'article 1245-10 du Code civil

[82] Article 7 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

Tout d'abord, dans son appréciation, la jurisprudence tient compte de la qualité professionnelle ou profane de l'utilisateur du produit. Celle-ci se montre ainsi beaucoup plus sévère dans son appréciation de la faute à l'égard des professionnels. A titre d'exemple, la 1ère chambre civile de la Cour de Cassation dans un arrêt en date du 30 novembre 2004 affirme que le professionnel de l'agriculture qui utilise sur ses arbres fruitiers un produit fongicide dont il mentionné sur le produit que celui-ci pourrait avoir des effets irréversibles sur les cultures ne peut se prévaloir du manquement du producteur à son obligation d'information. En effet, les juges du droit considèrent ici : « *qu'en sa qualité de professionnel, il était tenu d'une obligation de prudence et de précaution élémentaire* »[83]. La 1re chambre civile réclame ainsi de la part des professionnels qu'ils fassent preuve de prudence et estime qu'une négligence de la part de l'utilisateur professionnel suffit à caractériser la faute de celui-ci.

L'article 1245-12 du code civil précise également que la responsabilité « *peut être réduite ou supprimée* ». Ces termes employés par l'article impliquent une notion de degré de causalité de la faute de la victime dans la survenance du dommage. Ainsi, à l'image de l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Rennes le 4 juillet 2008[84], les juges du fond retiennent la responsabilité du producteur à hauteur de 90% seulement et estiment que la faute commise par le professionnel de l'agriculture qui n'a pas fait de tests préalables avant d'utiliser un produit sur l'intégralité de ses cultures commet une imprudence qui se traduit par une faute permettant d'exonérer partiellement le producteur. Pour les juges du fond, cette appréciation de la faute de la victime est cruciale et nécessite une analyse précise au cas par cas selon la qualité profane ou professionnelle de la victime mais surtout selon la part de causalité qu'occupe la faute dans ce dommage.

L'article mentionne également qu'il est indispensable de tenir compte de « *toutes les circonstances* ». Par ces termes, la disposition renvoie à la présentation du produit faite par le producteur, à savoir des informations nécessaires à la bonne utilisation du produit.

Dans le domaine du contentieux des produits aéronautiques défectueux, un arrêt a été rendu par la Cour d'Appel de Limoges[85] suite à un renvoi devant les juges du fond. En l'espèce, deux constructeurs d'aéronefs amateurs ont subi un accident en vol lors duquel une défaillance mécanique aurait engendré une éjection de l'hélice. Ceux-ci ont alors assigné en responsabilité

[83] Cass. 1re civ., 30 novembre 2004, n° 01-14.314, Bull.

[84] Cour d'Appel de Rennes, 4 juillet 2008, n° 07/05065

[85] Cour d'Appel de Limoges Chambre civile, 4 mars 2015, n°14/00193

le producteur de l'hélice. Le TGI de Poitiers retient la responsabilité partagée des pilotes et du constructeur de l'hélice et du moteur. Les pilotes victimes interjettent appel devant la Cour d'Appel de Limoges qui retient la responsabilité exclusive du producteur. Elle apprécie ici le comportement des victimes au regard des commentaires de l'expert aéronautique chargé de déterminer les causes de cet accident. La Cour d'Appel déclare ici le constructeur de l'hélice et du moteur entièrement responsable au motif que « *le constructeur de l'hélice avait remis un manuel d'entretien dans lequel ne figurait pas la recommandation de procéder à des visites annuelles, ni la préconisation de contrôle spécifique supposant de procéder périodiquement à la séparation des deux éléments du moyeu* »[86]. Il était alors, à ce titre impossible d'imputer une faute aux utilisateurs non professionnels de ce matériel.

Cependant, dans un autre arrêt du 2 décembre 2010, la Cour d'appel de Lyon, à propos d'un ULM, a estimé, à l'appui d'une expertise judiciaire que la victime, « *pratiquant avisé de ce type d'appareil (...) avait bénéficié d'une formation de sorte qu'il était informé des risques liés à la mise en route du moteur* »[87]. Eu égard à ces éléments la Cour d'appel considère ici que le dommage résulte d'une utilisation anormale du produit par la victime de nature à exclure son droit à indemnisation.

Enfin, s'il est possible pour le producteur de s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité suite à la faute de la victime, la question s'est également posée en cas de faute d'un tiers qui aurait concouru à la réalisation du dommage. Le nombre d'acteurs présents dans la chaîne d'exploitation d'un aéronef rend alors cette question particulièrement intéressante dans le domaine.

[86] Cour d'Appel de Limoges Chambre civile, 4 mars 2015, n°14/00193

[87] Cour d'appel de Lyon, 6ème chambre, 2 décembre 2010, n° 09/05406

Section 3 : La question de l'exonération du producteur en cas de fait du tiers ayant concouru à la réalisation du dommage

L'article 1245-13 dispose qu'en principe : « *la responsabilité du producteur envers la victime n'est pas réduite par le fait d'un tiers ayant concouru à la réalisation du dommage* »[88]. Cet article reprend le premier alinéa de l'article 8 de la Directive de 1985[89]. Cette disposition trouve sa source dans le droit commun qui, lui aussi, ne permet pas d'exonération de la responsabilité pour le fait du tiers.

La jurisprudence est restée plutôt sévère sur ce point et continue de réaffirmer cette solution qui peut sembler assez défavorable pour les producteurs qui, de ce fait, supportent à eux seuls la responsabilité alors même que d'autres personnes sont impliquées dans la survenance du dommage.

En matière aéronautique, la question est capitale. L'aéronef est entouré par de multiples intervenants qui contribuent à sa construction ainsi qu'à son exploitation. Ainsi, lorsqu'un accident se produit il est bien souvent imputable à divers facteurs. Une réponse jurisprudentielle concernant l'interprétation de cet article était donc nécessaire. Dans un arrêt du 28 novembre 2018[90], la 1re chambre civile a réaffirmé l'impossibilité pour le producteur de s'exonérer partiellement de sa responsabilité dans l'hypothèse où le fait d'un tiers aurait contribué au dommage. En l'espèce, il était question du crash d'Air Asia survenu en décembre 2014. Le rapport officiel de l'enquête révélait plusieurs facteurs contributifs. Parmi ceux-ci figuraient notamment : une défaillance de l'appareil et plus précisément d'une pièce de celui-ci, le dysfonctionnement des procédures de maintenance ainsi que les réactions inadaptées des pilotes. Dans son arrêt la Cour de Cassation réaffirme très clairement que l'existence de faits commis par un tiers ayant concouru à la réalisation du dommage ne sont pas pertinent et doivent être écartés du raisonnement des juges du fond dans la détermination de la responsabilité du producteur.

[88] Article 1245-13 du Code civil

[89] Article 8 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[90] Cass. 1re civ., 28 novembre 2018, n°17-14.356, Bull.

Cette disposition a posé plusieurs problèmes. En effet, si le législateur affirme clairement que la responsabilité du producteur envers la victime ne peut être réduite par le fait du tiers, celui-ci ne se prononce pas sur l'éventuelle exonération totale de la responsabilité du producteur.

Il convient de rappeler que bien que le fait du tiers ne soit pas exonératoire en responsabilité du fait des produits défectueux, il reste essentiel pour les juges du fond de s'assurer que le dommage est bien imputable, même en partie, à un défaut du produit. Il resterait alors possible pour le producteur de s'exonérer s'il prouvait que le dommage était entièrement imputable au fait du tiers.

Ce point particulier a d'ailleurs suscité l'intérêt de la doctrine qui voyait dans cette décision l'occasion pour la Cour de Cassation de statuer sur la question du fait du tiers présentant le caractère de la force majeure entièrement exonératoire[91]. En effet, dans cette hypothèse une partie de la doctrine affirme qu'il semblerait logique que le fait du tiers présentant le caractère de la force majeure, de la cause extérieure, efface le lien de causalité entre le dommage et le défaut et permette ainsi l'exonération du producteur. Si cette interprétation s'entend, il est également important de signaler que le texte de l'article 1245-13[92] évoque la situation dans laquelle le tiers aurait concouru à la réalisation du dommage ce qui implique que le défaut du produit garde une part de causalité dans le dommage. Cette part de causalité pourrait être contredite dans l'hypothèse où une cause extérieure aurait généré le dommage. Cependant, en l'absence d'éclairages de la Cour de Cassation, ce point reste incertain et demanderait à être clarifier.

Ainsi, après avoir défini les éléments matériels permettant d'engager la responsabilité du producteur pour les dommages résultant du défaut de ses produits, il est nécessaire de s'intéresser aux délais dans lesquels les faits se prescrivent afin de pouvoir correctement intenter une action en responsabilité du producteur du fait de son produit défectueux.

---

[91] Julie Traullé, « *Le fait du tiers dans la responsabilité du fait des produits : l'occasion manquée* », Gazette du Palais n°15 p.28, 16 avril 2019

[92] Article 1245-13 du Code civil

Chapitre 5 : L'encadrement de la responsabilité du producteur dans un double délai

La prescription en matière de responsabilité du fait des produits défectueux est régie par la directive de 1985 au sein de ses article 10 et 11[93]. La difficulté que revêt la prescription en matière de responsabilité du fait des produits défectueux réside dans le fait que les textes prévoient l'encadrement de la responsabilité du producteur dans deux délais différents.

Tout d'abord, l'article 11 de la directive[94] ainsi que l'article 1245-15[95] du code civil établissent un délai de 10 ans. Ce délai de 10 ans commence à courir à compter de la date de mise en circulation du produit et correspond à l'intervalle dans lequel le producteur est responsable du fait de ses produits.

Classiquement, lorsqu'un délai est donné par un texte, l'important est de correctement identifier le point de départ de celui-ci. En l'espèce, la directive et le code civil s'accordent pour dire que le délai de 10 ans commence à courir à compter de la date de la mise en circulation du produit. Le code civil identifie clairement, à l'article 1245-4[96], le moment de la mise en circulation comme celui où le producteur se dessaisit volontairement du produit. La CJCE a également donné sa propre interprétation de la mise en circulation dans arrêt précédemment évoqué du 9 février 2006[97].

De plus, un second problème s'est posé quant à l'identification du producteur. En effet, la CJUE a été sollicitée à plusieurs reprises sur l'application du délai butoir de l'article 11 dans l'hypothèse où le producteur aurait été mal identifié dans un premier temps. Dans l'arrêt Declan O'Byrne contre Sanofi Pasteur MSD Ltd du 9 février 2006[98], la CJCE doit se prononcer sur la possibilité pour un défendeur de se substituer à un autre dans le délai de dix ans. Dans sa solution, le juge européen affirme qu'il revient au juge national d'établir les conditions de la

[93] Articles 10 et 11 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[94] Article 11 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[95] Article 1245-15 du Code civil

[96] Article 1245-4 du Code civil

[97] CJCE, 9 février 2006, Declan O'Byrne contre Sanofi Pasteur MSD Ltd et Sanofi Pasteur SA., aff. C-127/04, ECLI:EU:C:2006:93

[98] Ibid

substitution tant que le champ d'application *rationae personae* de la Directive de 1985 reste respecté. Cette décision ne dissipera cependant pas toutes les interrogations à ce sujet car le juge européen sera sollicité une seconde fois dans l'arrêt Aventis Pasteur SA contre OB du 2 décembre 2009[99] afin de savoir s'il est possible qu'un défendeur se substitue à un autre après l'expiration du délai de 10 ans. Dans cet arrêt, le juge européen affirme que la substitution des défendeurs après l'expiration du délai est impossible pour plusieurs raisons. Tout d'abord, bien que la directive de 1985 suive une logique pro consumériste, il reste essentiel pour les producteurs supportant la responsabilité de connaître l'étendue de celle-ci. De surcroît, l'adoption de cette directive avait pour objectif une harmonisation totale du droit de l'Union européenne en matière de responsabilité du fait des produits défectueux. Ce choix s'explique cette fois par la volonté de favoriser les consommateurs et ainsi leur assurer la même protection et les mêmes droits dans l'ensemble des Etats membres de l'Union Européenne.

En matière aéronautique, ce délai peut cependant sembler relativement court pour les exploitants compte tenu de l'immobilisation financière conséquente que nécessite l'achat d'un aéronef. En effet, la durée de vie moyenne d'un avion étant d'environ 30 ans, il semblerait que ce délai soit, dans le secteur de l'aéronautique, plutôt favorable aux constructeurs, producteurs plutôt qu'aux exploitants d'aéronefs.

Afin de pouvoir intenter une action en responsabilité du fait des produits défectueux, il convient cependant de respecter un second délai encadré dans le délai butoir de 10 ans. Il s'agit cette fois du délai de prescription.

L'article 1245-16 du code civil[100], issu de l'article 10 de la directive de 1985[101], établit un délai de prescription de 3 ans pour les actions en réparation fondées sur le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux. Le point de départ de ce délai de prescription est fixé au moment où le demandeur a eu ou aurait dû avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité de son producteur. Ces trois éléments précédemment évoqués constituent les éléments nécessaires à l'engagement de la responsabilité du producteur du fait de ses produits défectueux et leur identification comprend de nombreuses difficultés.

---

[99] CJCE, 2 décembre 2009, Aventis Pasteur SA contre OB, aff. C- 358/08, ECLI: ECLI:EU:C:2009:744

[100] Article 1245-16 du Code civil

[101] Article 10 de la Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

La Cour de Cassation a récemment eu l'opportunité de se prononcer sur le point de départ de ce délai de prescription de trois ans. Dans un arrêt en date du 27 novembre 2019[102], la 1ère Chambre civile apporte des précisions quant au point de départ du délai et affirme que pour déterminer si un produit est défectueux il est nécessaire de *« tenir compte de toutes les circonstances et notamment de la présentation du produit »* et qu'ainsi : *« le délai de prescription a couru à l'égard des consorts Q..., à compter de la date à laquelle ils ont su ou auraient dû savoir qu'ils n'avaient pas bénéficié de l'information selon laquelle la Dépakine prescrite à Mme Q... pouvait produire des effets tératogènes »*. L'arrêt attaqué retient que cette information est parvenue à la connaissance des Consorts Q à l'issue des investigations et après le dépôt de l'expertise. La Cour de Cassation confirme l'interprétation de la Cour d'Appel sur ce point ce qui apporte une grande précision quant au moment à compter duquel il peut être considéré que les victimes de dommages du fait de produits défectueux prennent connaissance du lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage.

En matière aéronautique, la jurisprudence n'a pas adopté de position similaire pour le moment. Cependant, une transposition de cette décision pourrait être envisagée dans le contexte du contentieux aéronautique. En effet, il est également parfois compliqué pour les victimes de déterminer si le dommage subi est bien imputable au défaut d'un produit. Les contentieux aériens contenant de nombreux aspects techniques et complexes, il est, la plupart du temps nécessaire de solliciter l'intervention d'un expert, qui déterminera lui-même les causes de l'accident et établira ainsi un éventuel lien de causalité entre le défaut du produit et les dommages subis par les victimes. Il semblerait ainsi tout à fait logique que le point de départ de la prescription soit fixé à la date du dépôt de l'expertise qui matérialiserait le moment où les victimes auraient connaissance de l'imputabilité du dommage à un défaut du produit.

Enfin, il est important de souligner que dans le cadre de l'application de ce délai de prescription spécial, dérogatoire à la prescription de droit commun dont le délai est fixé à cinq ans, diverses interrogations ont été soulevées. Ce délai de prescription étant plutôt en la défaveur des victimes, il était essentiel pour la Cour de Cassation de s'assurer de sa bonne mise en œuvre. C'est d'ailleurs dans un arrêt du 14 novembre 2018[103] que les juges du droit du droit ont censuré la Cour d'Appel de Paris. En l'espèce, la Cour d'Appel avait appliqué le délai de prescription de trois ans au motif que le régime de responsabilité du fait des produits défectueux était

[102] Cass. 1re civ., 27 novembre 2019, n° 18-16.537, Bull.

[103] Cass. 1re civ., 14 novembre 2018, n°17-23.668

exclusif. La 1ère chambre civile censure alors la Cour d'Appel de Paris en estimant que celle-ci avait privé sa décision de base légale au motif que celle-ci n'avait suffisamment justifié l'exclusivité du régime de responsabilité du fait des produits défectueux qui avait été remis en cause par les autres parties au profit d'autres régimes comme celui de la garantie des vices cachés. La sévérité de la 1ère chambre civile à l'égard des justifications apportées par la Cour d'Appel s'explique par l'enjeu crucial que constitue la prescription. En effet, l'application d'un délai de prescription dérogatoire de deux ans au délai de droit commun est lourde de conséquences pour les victimes. Par cette solution, la Cour de Cassation condamne une application trop légère de celui-ci et réaffirme ainsi le poids et l'importance de l'application de ce délai de trois ans.

Une définition claire et précise du champ d'application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux est ainsi indispensable à la bonne compréhension de ces contentieux. Cependant, ces litiges très complexes nécessitent, et ce particulièrement dans le domaine de l'aéronautique, que l'on accorde une attention toute particulière aux difficultés rencontrées en matière de détermination de juridiction compétente et de loi applicable.

Titre 2 : Les difficultés rencontrées dans le cadre de contentieux internationaux en responsabilité du fait des produits défectueux

En matière de responsabilité du fait des produits défectueux, particulièrement en contentieux aérien compte tenu des nombreuses parties composant l'aéronef, les conflits de compétence territoriale sont fréquents et ceux-ci représentent un véritable enjeu. En effet, la compétence d'une loi ou d'une juridiction particulière est susceptible de faire varier les montants de responsabilité de manière considérable suivant les pays. Ainsi, il semble indispensable de s'intéresser aux règles prévues afin de déterminer la juridiction compétente (Chapitre 1) ainsi que la loi applicable (Chapitre 2) en présence d'un contentieux international en matière de responsabilité du fait des produits défectueux.

Chapitre 1 : La détermination de la juridiction compétente dans le cadre de la responsabilité du fait des produits défectueux

Contrairement aux conflits de lois, il n'existe aucune Convention internationale réglant la question des conflits de juridictions en matière de responsabilité du fait des produits défectueux. Ainsi, les Etats doivent s'en remettre à leurs règles nationales ou locales afin de déterminer la juridiction compétente pour connaître de ces litiges.

Au sein de l'Union Européenne il existe cependant un règlement réglant la question des conflits de juridictions pour de nombreux types de contentieux. Ainsi, il conviendra d'étudier ce texte afin de déterminer les règles en matière de compétence de juridictions pour les litiges entre les Etats membres de l'Union Européenne (Section 1).

De plus, la question de l'application des règles de la Convention de Varsovie[104] en matière de conflits de juridictions lors d'un appel en garantie du constructeur contre le transporteur s'est également posée (Section 2).

Section 1 : L'application du règlement Bruxelles I bis dans le cadre des contentieux entre Etats membres de l'Union européenne

L'Union européenne a depuis longtemps compris les enjeux et l'intérêt de réglementer les conflits de juridictions potentiels entre Etats Membres.

Le 22 décembre 2000 le Conseil européen adopte le règlement CE 44/2001 aussi appelé règlement Bruxelles I[105] concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Ce règlement sera remplacé par le règlement Bruxelles I bis en 2012[106] afin d'améliorer certaines dispositions mais également de continuer à faciliter l'accès à la justice au sein de l'Union Européenne.

---

[104] Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[105] Règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[106] Règlement (UE) N°1215/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I bis)

En matière de responsabilité du fait des produits défectueux, ce texte revêt une importance capitale, celui-ci étant applicable en matière civile et commerciale quelle que soit la nature de la juridiction. En effet, le fait de vivre aujourd'hui dans une économie largement mondialisée a pour conséquence une internationalisation des litiges notamment en matière de construction de produits, à l'heure où bon nombre de pays exportent de grande quantité de biens. De plus, en matière de contentieux aérien, international par essence, le règlement des conflits de juridictions occupe également une place cruciale. Il semble ainsi nécessaire de s'intéresser aux dispositions de ce règlement permettant le règlement des conflits de juridictions au sein de l'Union Européenne.

A travers l'article 2.1 du règlement Bruxelles I[107], l'Union européenne fixe une compétence générale selon laquelle les personnes domiciliées sur un territoire de l'Union Européenne sont attraites, peu importe leur nationalité, devant les juridictions de cet Etat membre.

Cependant l'article 5 de ce texte prévoit des compétences spéciales. Celui-ci liste les différentes hypothèses dans lesquelles une personne domiciliée sur le territoire d'un Etat membre peut être attraite dans un autre Etat membre. Parmi ces hypothèses figure à l'alinéa 3 celle de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle. Cet article affirme « *qu'en matière délictuelle ou quasi délictuelle, une personne domiciliée dans un Etat membre pourra être attraite devant la juridiction du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire* »[108]. Or la responsabilité du fait des produits défectueux est un cas de responsabilité délictuelle ce qui implique que cette compétence s'applique à ce régime.

Cet article a d'ailleurs mené à de nombreuses interrogations des juges. Ainsi, le juge européen a eu, à de multiples reprises, à fournir des éclairages sur la notion de « *lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire* ». En matière de responsabilité du fait des produits défectueux deux arrêts font figure de jurisprudence.

[107] Article 2 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[108] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

Le premier est l'arrêt Zuid Chemie v. Philippo's Mineralenfabriek rendu par la CJCE le 16 juillet 2009[109].

En l'espèce, une entreprise hollandaise productrice d'engrais effectue une commande auprès d'une autre entreprise hollandaise afin d'obtenir un produit appelé « Micromix » nécessaire à la confection de son engrais. Cette entreprise commande elle-même le produit à une société belge en lui fournissant la quasi-totalité des éléments nécessaires à la production du Micromix à l'exception du zinc sulfate que la société belge se voit contrainte de commander à une société hollandaise tierce. L'entreprise belge produit alors le Micromix au sein de son usine située en Belgique et l'entreprise hollandaise productrice d'engrais prend alors en livraison le Micromix. Celle-ci produit alors son engrais cependant très rapidement des problèmes de composition dus au zinc sulfate présent dans le Micromix vont rendre le produit partiellement voire complétement inutilisable.

L'entreprise hollandaise productrice de l'engrais assigne alors l'entreprise belge en responsabilité du fait des produits défectueux devant la juridiction hollandaise afin d'obtenir réparation de son préjudice. Cependant le choix de cette juridiction pose rapidement un problème. En effet, les deux parties sont en accord sur le lieu de survenance de l'évènement ayant généré le dommage, l'usine de l'entreprise productrice du Micromix en Belgique, mais elles se trouvent en désaccord sur le lieu de survenance du dommage. La Cour européenne de justice, saisie par une question préjudicielle du juge hollandais va alors tenter d'apporter divers éclairages sur la notion de « lieu où le fait dommageable s'est produit » de l'article 5.3 du règlement Bruxelles I[110]. Le juge hollandais demande plus précisément si le « lieu où le fait dommageable s'est produit » doit s'entendre du lieu de la livraison du produit défectueux à l'acheteur ou du lieu où le dommage initial est survenu du fait de l'utilisation normale du produit aux fins auxquelles il est destiné.

Dans sa solution, le juge européen rappelle tout d'abord l'autonomie de ce règlement. En effet, il convient de toujours garder à l'esprit la raison d'être de ce texte : le fait de permettre un meilleur accès à la justice. Il affirme également que les dispositions prévues à l'article 5 doivent être interprétées strictement.

---

[109] CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

[110] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

Le raisonnement de la Cour repose tout d'abord sur ses interprétations des articles de la Convention de Bruxelles rédigés de manière identique et affirme qu'il est de jurisprudence constante que, « *dans le cas où le lieu où se situe le fait susceptible d'engager une responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle et le lieu où ce fait a entraîné un dommage ne sont pas identiques, l'expression* «lieu où le fait dommageable s'est produit» *(...) doit être entendue en ce sens qu'elle vise à la fois le lieu où le dommage est survenu et le lieu de l'évènement causal qui est à l'origine de ce dommage, de sorte que le défendeur peut être attrait, au choix du demandeur, devant le tribunal de l'un ou de l'autre de ces deux lieux »*[111]. Cette solution avait en effet déjà été adopté par la Cour en 1976 avec l'arrêt Mines de potasse d'Alsace[112].

La Cour européenne justifie également sa décision par la raison d'être de l'article 5 du règlement[113]. En effet, la compétence prévue à l'article 5.3 repose sur l'importance d'un lien entre le dommage et la juridiction compétente afin de favoriser une bonne organisation de la justice, la proximité avec le lieu où le fait dommageable s'est produit facilitant notamment l'administration des preuves.

Néanmoins, il convient avant tout de correctement identifier ces deux lieux. En l'espèce, le lieu de l'évènement causal qui est à l'origine du dommage est clairement identifié par les parties comme étant le site de production du Micromix, Essen en Belgique.

Cependant, les parties rencontrent plus de difficultés quant à l'identification du lieu où le dommage est survenu que la jurisprudence de la Cour européenne de justice décrit comme étant « *celui où le fait susceptible d'engager une responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle a entraîné un dommage* »[114]. Elle précise alors qu'il est essentiel de ne pas confondre le lieu de survenance du dommage avec « *le lieu où s'est réalisé le fait rendant le produit défectueux lui-*

---

[111] CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

[112] CJCE, 30 novembre 1976, Handelskwekerij G. J. Bier BV contre Mines de potasse d'Alsace SA., aff. 21-76, ECLI:EU:C:1976:166

[113] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[114] CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

même »[115] qui correspond au lieu de l'évènement causal à l'origine de ce dommage. En effet, ces deux éléments sont traditionnellement requis par la jurisprudence afin d'engager la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle à condition qu'il existe un lien causal entre ces deux éléments distincts. Ainsi, le lieu où le dommage est survenu ne peut être que l'usine hollandaise au sein de laquelle le produit défectueux a été transformé et a causé un dommage matériel à un autre produit : l'engrais.

De plus, le juge européen relève qu'eu égard aux éléments précédemment évoqués concernant l'importance d'un lien fort entre la juridiction et le lieu du litige, la juridiction la plus apte à connaître de ce litige est la juridiction hollandaise.

Enfin, la CJCE tient à soulever que son interprétation de l'article 3.5 de la Convention de Bruxelles de 1968[116] prévoyant une option pour le lieu de l'évènement causal aurait pour effet d'amener à une confusion entre les différents chefs de compétence et qu'il convient de donner priorité à la juridiction ayant le lien le plus étroit avec le litige.

La Cour adopte finalement la solution suivante : « *dans le cadre d'un litige tel que celui au principal, les termes* « lieu où le fait dommageable s'est produit » *désignent le lieu où le dommage initial est survenu du fait de l'utilisation normale du produit aux fins auxquelles il est destiné.* »[117]

Par cette décision, la CJCE replace la raison d'être du Règlement et de l'article 5.3 au centre de son interprétation et réaffirme l'importance du lien nécessaire entre le contentieux et la juridiction afin de permettre une procédure plus efficace et plus rapide ce qui correspond à l'objectif initial du Règlement Bruxelles I[118].

Cette solution fournie par la Cour dans l'arrêt Zuid-Chemie n'a cependant pas suffit à clarifier l'intégralité de la situation relative aux conflits de juridictions dans le cadre de la responsabilité

---

[115] CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

[116] Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale

[117] CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

[118] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

du fait des produits défectueux puisque quelques années après une deuxième question préjudicielle est posée au juge européen.

Le 16 janvier 2014, la CJUE rend un second arrêt en la matière[119]. Cette fois encore, la question préjudicielle posée au juge européen porte sur l'interprétation de l'article 5.3 du règlement Bruxelles I, plus précisément sur la détermination du « *lieu de l'évènement causal à l'origine du dommage* ».

Dans cet arrêt Kainz v. Pantherwerk C-45/13, un individu résidant en Autriche achète un vélo produit par une entreprise allemande mais acheté auprès d'un détaillant autrichien. Lors d'un trajet en vélo sur le territoire allemand celui-ci a un accident. Il assigne alors l'entreprise allemande productrice du vélo en réparation du préjudice subi sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux devant les juridictions autrichiennes. Le résident autrichien se fonde sur l'article 5.3 du règlement Bruxelles I[120] pour justifier son choix de juridiction en affirmant que le lieu de l'événement causal à l'origine du dommage se trouverait en Autriche car la bicyclette y aurait été mise en circulation. Cependant, l'entreprise allemande conteste la compétence du juge autrichien qui sursoit à statuer et saisi la CJUE d'une question préjudicielle portant sur l'interprétation de la notion du « *lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire* »[121], plus particulièrement sur la notion de lieu de l'évènement causal à l'origine de l'évènement énoncée notamment dans la jurisprudence Zuid Chemie [122] précédemment évoquée. Il se demande ici si le lieu de l'évènement causal correspond au lieu du siège du fabricant, au lieu de la mise en circulation du produit ou au lieu de l'achat du produit par son utilisateur.

Tout d'abord, dans sa solution le juge européen insiste sur l'indépendance de ce règlement. En effet, bien qu'il existe d'autres textes européens établissant notamment les règles régissant les

[119] CJUE, arrêt du 16 janvier 2014, Andreas Kainz contre Pantherwerke AG, aff. C-45/13, ECLI:EU:C:2014:7

[120] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[121] Ibid

[122] CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

conflits de lois comme le Règlement Rome II[123], les dispositions du Règlement Bruxelles I[124] ne sauront être interprétées à la lumière de ces textes bien que l'Union Européenne souhaite garantir une cohérence minimum dans l'application de ceux-ci.

De plus, il rappelle ensuite que les règles de compétences spéciales prévues à l'article 5 du Règlement Bruxelles I[125] doivent être interprétées strictement et réaffirme que le lieu où le fait dommageable s'est produit peut s'entendre de deux manières : le lieu où le dommage s'est produit et le lieu de l'évènement causal qui est à l'origine de ce dommage. En l'espèce la question est plutôt orientée vers la détermination du lieu de l'évènement causal à l'origine du dommage. A ce sujet la CJUE rappelle alors que l'arrêt Zuid Chemie[126] prévoyait qu'en matière de responsabilité du fait des produits défectueux ce lieu se situait là où le fait ayant endommagé le produit lui-même se situait ce qui implique donc que celui-ci se trouve sur le lieu de fabrication du produit.

Le juge européen affirme que ce lieu de l'évènement causal ayant conduit au dommage correspond au lieu de fabrication du produit pour plusieurs raisons. Tout d'abord il rappelle la raison d'être de l'article 5.3[127] que nous avons déjà évoquée : la facilitation des procédures judiciaires. En l'espèce le fait de désigner le lieu de fabrication du produit comme lieu de l'évènement causal à l'origine du dommage facilite largement le recueil des preuves. De plus, la juridiction du lieu de fabrication du produit semble la plus apte à connaître du défaut dudit produit.

Ainsi, à l'issue de cette évolution jurisprudentielle, plusieurs juridictions semblent compétentes pour connaître des litiges relatifs à la responsabilité du fait des produits défectueux. Tout d'abord, les juridictions du pays du domicile du défendeur sont compétentes sur ce type de

---

[123] Règlement (CE) N ° 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)

[124]Règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[125] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[126] CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

[127] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

contentieux ce qui correspond à la compétence générale prévue par le Règlement Bruxelles I. De plus, en vertu de l'article 5.3[128] et des différentes interprétations qu'y a apporté le juge européen, le demandeur peut assigner au choix, soit dans la juridiction du lieu de fabrication du produit qui correspond au lieu de l'évènement causal à l'origine du dommage ou dans la juridiction du lieu où le dommage initial est survenu du fait de l'utilisation normale du produit aux fins auxquelles il est destiné.

La question des conflits de juridictions au niveau européen a ainsi été réglée par les règlements Bruxelles I[129] et Bruxelles I bis[130] ainsi que par les interprétations du juge européen sur l'application de ces deux textes. Cependant, une autre question relative aux conflits de juridictions dans le cadre du contentieux des produits défectueux spécifique au droit aérien s'est rapidement posée. En effet, le droit aérien étant soumis à des textes spéciaux, l'articulation de ceux-ci avec le droit national et européen a nécessité l'intervention de la Cour de Cassation.

Section 2 : L'application des règles de compétence de la Convention de Varsovie dans l'hypothèse d'un appel en garantie du constructeur contre le transporteur

Le contentieux de la responsabilité du fait des produits défectueux se caractérise par de nombreux éléments. Parmi ceux-ci figure notamment le fait que dans la majorité des cas, ces contentieux réunissent de nombreux acteurs. Dans le cadre du contentieux aérien bien souvent les acteurs ne se limitent pas au constructeur et aux passagers. En effet, il arrive régulièrement que les responsabilités soient mêlées, partagées entre le ou les constructeurs de différents éléments de l'aéronef et le transporteur aérien.

Cependant cette multitude d'acteurs entraîne quelques complications juridiques notamment en matière de procédure. En effet, le droit aérien prévoit des règles particulières au sein de certaines conventions internationales, notamment la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 sur

[128] Article 5 du règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[129] Règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)

[130] Règlement (UE) N°1215/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I bis)

l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international[131] qui instaure une compétence particulière en matière de choix de juridiction.

L'application des règles de compétence de la Convention de Varsovie[132] a déjà soulevé des interrogations en cas de pluralité de défendeurs. En effet, la Cour de Cassation a, dans un arrêt du 11 juillet 2006[133], refusé l'application de la connexité et a refusé que les ayant-droits des passagers puissent assigner le transporteur devant la même juridiction que celui-ci.

Cependant, l'application de ces règles de compétence a de nouveau posé problème dans un arrêt de 2015 où la 1ère chambre civile de la Cour de Cassation[134] a dû estimer si les règles de compétence de juridictions prévues par la Convention de Varsovie s'appliquaient dans le cas d'un appel en garantie du constructeur contre le transporteur aérien.

En l'espèce, le 2 mai 2006, un aéronef exploité par Armavia Airlines, sur un vol en provenance de Erevan et à destination de Sotchi s'est abimé en mer et a causé la mort de tous les passagers et membres d'équipage. Les résultats de l'enquête technique nécessaire pour déterminer les causes de l'accident ont alors révélés que des fautes de navigation avaient été commises par les pilotes et que le management de la compagnie aurait également une part de responsabilité dans l'accident. De plus, le rapport de l'accident, bien qu'il ne mette pas en cause un défaut de conception de l'avion, mentionnait également que des erreurs de calculateur auraient pu survenir dans des circonstances particulières.

Après un protocole transactionnel conclu entre le transporteur aérien, son assureur et les ayants droits de victimes, ces derniers assignent la société Airbus devant une juridiction française sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux afin de compléter leur indemnisation. Ce choix peut d'ailleurs s'expliquer par l'importante trésorerie dont dispose les constructeurs aéronautiques. En effet, les compagnies aériennes connaissent de nombreuses difficultés financières ce qui les rend bien moins solvables que les constructeurs qui apparaissent alors comme des responsables idéaux pour les familles des victimes recherchant à

---

[131] Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[132] Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[133] Cass. 1re civ., 11 juillet 2006, n° 04-18.644, Bull., JurisData n° 2006-034554

[134] Cass. 1re civ., 4 mars 2015, n° 13-17.392, Bull, JurisData n° 2015-004019

obtenir des dommages et intérêts importants auprès de débiteurs solvables afin de réparer les différents préjudices subis.

Airbus appelle ensuite le transporteur aérien en garantie devant la même juridiction sur le fondement de l'article 333 du Code de procédure civile[135] qui dispose que : « *le tiers mis en cause est tenu de procéder devant la juridiction saisie de la demande originaire, sans qu'il puisse décliner la compétence territoriale de cette juridiction, même en invoquant une clause attributive de compétence* ». Suite à cet appel, le transporteur aérien soulève une exception d'incompétence fondée sur l'article 28 de la Convention de Varsovie[136]. Cet article prévoit que « *l'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination* ». Or en l'espèce le constructeur a appelé le transporteur aérien en garantie sans prendre en considération ces règles.

La Cour d'Appel de Toulouse affirme que les article 24 et 28 de la Convention de Varsovie[137] prévoyant les juridictions compétentes ne font aucune distinction selon la personne ou le titre auquel celle-ci recherche la responsabilité du transporteur aérien et conclut ainsi que toutes les actions contre le transporteur doivent être régies par la Convention de Varsovie.

Le constructeur se pourvoit alors en cassation et la question alors posée aux juges du droit est la suivante : La Convention de Varsovie s'applique-t-elle à tous les recours contre le transporteur aérien indépendamment de la personne recherchant la responsabilité ?

A cette question, la Cour de Cassation répond, dans un arrêt en date du 4 mars 2015[138], que l'appel en garantie du constructeur contre le transporteur aérien ne relève pas du champ d'application de la Convention de Varsovie et que celui-ci échappe donc aux règles de compétence établies par celle-ci.

Plusieurs éléments sont à souligner dans la solution adoptée par la Cour de Cassation. Tout d'abord il convient de se reporter aux articles visés pour rendre la décision, à savoir les articles

---

[135] Article 333 du Code de procédure civile

[136] Article 28 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[137] Articles 24 et 28 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[138] Cass. 1re civ., 4 mars 2015, n° 13-17.392, Bull, JurisData n° 2015-004019

1,17,24 et 28 de la Convention de Varsovie[139]. L'article 1 établit le champ d'application de la Convention et dispose que : « *La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens* »[140]. Il est essentiel de souligner que cet article ne restreint pas les actions à celles entre le passager et le transporteur. Cependant, l'article 17[141] prévoit que le transporteur est responsable des dommages subis par un voyageur, ce qui implique que la responsabilité prévue par la Convention de Varsovie est issue du contrat de transport entre le passager et le transporteur. Néanmoins la doctrine reste divisée sur le sujet car l'article 24 affirme que toutes les actions en responsabilité, à quelque titre que ce soit doivent être exercées dans les conditions prévues par la Convention mais ajoute également alinéa 2 que « *dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs* ».[142]

De plus, concernant le cas particulier de l'appel en garantie, la doctrine affirme qu'il découle de l'article 335 du Code de Procédure civile que : « *l'appel en garantie simple ne créé pas de lien juridique entre le demandeur à l'action principale et le garant* »[143]. Par conséquent, en l'espèce, l'appel en garantie ne crée pas de lien juridique entre les ayant-droits des passagers victimes et le transporteur ce qui constitue alors un obstacle à l'application de la Convention de Varsovie si l'on se fie à la raison d'être du texte semblant avoir pour objectif de régir les rapports entre passagers et transporteur.

De surcroît, il convient tout de même de souligner l'aspect pratique de la solution retenue par les juges du droit. En effet, celle-ci simplifie la procédure judiciaire en évitant de devoir séparer la demande principale et l'appel en garantie en deux juridictions différentes. La solution de

---

[139] Articles 1, 17, 24 et 28 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[140] Article 1 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[141] Article 17 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[142] Article 24 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[143] Article 335 du Code de procédure civile

l'appel en garantie dépendant de la solution apportée à la demande principale cette séparation aurait pu donner lieu à de nombreuses confusions et complications.

Enfin, le fait de différencier le régime de la demande originale et de l'appel en garantie engendrerait également des complications en matière d'indemnisations puisqu'il semblerait curieux de voir le transporteur appelé en garantie soumis à des plafonds d'indemnisations auxquels le défendeur principal ne serait lui-même pas soumis.

Ainsi, bien que satisfaisant moyennement les règles établies par la Convention de Varsovie[144], la solution adoptée par la Cour de Cassation[145] semble concilier au mieux tous les intérêts en présence afin d'assurer une bonne indemnisation des ayant-droits des passagers, le bon déroulement de la procédure ainsi qu'une certaine continuité dans la procédure entre la demande principale et l'appel en garantie.[146]

La question des conflits de juridictions dans le contexte de la responsabilité du fait des produits défectueux aéronautiques a donc suscité de nombreux débats en doctrine et en jurisprudence. Cependant, une deuxième question essentielle résultant du caractère international de cette discipline doit se poser. Il s'agit, comme étudié classiquement en droit international de la détermination de la loi celle-ci emportant de très larges conséquences sur l'issue des contentieux.

Chapitre 2 : La détermination de la loi applicable dans le cadre du contentieux de la responsabilité des produits défectueux

La détermination de la loi applicable dans le contentieux aérien constitue un enjeu crucial. Cet enjeu a d'ailleurs poussé certains Etats à adopter une Convention relative aux règlements des conflits de loi en matière de responsabilité du fait des produits défectueux : La Convention de La Haye (Section 1). Cependant, seuls quelques Etats ont ratifié cette

[144] Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International

[145] Cass. 1re civ., 4 mars 2015, n° 13-17.392, Bull, JurisData n° 2015-004019

[146] C.Paulin, « Appel en garantie du transporteur aérien : compétence juridictionnelle » à propos de Cass. Civ. 1, 4 mars 2015, n°13-17.392, Hebdo édition affaires n°427 : Transports, Chronique de droit des transports, 11 juin 2015

Convention, ce qui implique que pour les autres pays, non parties à cette Convention, d'autres méthodes de détermination de la loi applicable peuvent être utilisées (Section 2).

Section 1 : La détermination de la loi applicable dans le cadre d'un contentieux entre les parties à la Convention de la Haye du 2 octobre 1973

La Convention de la Haye, est une Convention internationale conclue le 2 octobre 1973 par la Conférence de la Haye[147]. Cette Conférence de la Haye est une organisation intergouvernementale composée de 85 membres parmi lesquels figurent l'Union Européenne. Cette organisation a pour objectif de fournir des instruments juridiques multilatéraux dans des domaines dans lesquels il existe un besoin à l'échelle mondiale. Dans le cadre de cette mission, la Conférence s'est ainsi transformée en un « centre de coopération internationale judiciaire et administrative en matière de droit privé »[148]. Les travaux de la Conférence se matérialisent en des Conventions, qui même non-ratifiées influencent largement les systèmes de droit des Etats.

Cette Convention a été ratifiée par 11 Etats. Parmi eux, figurent uniquement des pays d'Europe, membres ou non de l'Union Européenne.

Concernant le contenu de la Convention, celle-ci répond à la question de la loi applicable à la responsabilité du fait des produits défectueux. Celle-ci comporte 22 articles qu'il convient d'étudier par groupes en fonction des points qu'ils abordent.

Tout d'abord, les articles 1 à 3 de la Convention portent sur le champ d'application de la Convention. Ceux-ci définissent les cas dans lesquels la Convention s'applique et fixe les définitions des termes utilisés par celle-ci. Ainsi, l'article 1 de la Convention dispose que : « *La présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité des fabricants et autres personnes visées à l'article 3 pour les dommages causés par un produit, y compris les dommages résultant d'une description inexacte du produit ou de l'absence d'indication adéquate concernant ses qualités, ses caractéristiques spécifiques ou son mode d'emploi. Lorsque la propriété ou la jouissance du produit a été transférée à la personne lésée par celle dont la responsabilité est invoquée, la Convention ne s'applique pas dans leurs rapports*

[147] Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

[148] Site officiel de la Conférence de la Haye de droit international privé, https://www.hcch.net/fr/home

respectifs. La présente Convention s'applique quelque soit la juridiction ou l'autorité appelée à connaître du litige. »[149]

Plusieurs éléments sont à remarquer dans cet article. Dans un premier alinéa, la Convention énonce les situations dans lesquels elle s'appliquera. Il convient ainsi de remarquer que celle-ci précise le point précédemment évoqué selon lequel elle aura vocation à s'appliquer dans l'hypothèse où le défaut du produit réside dans le défaut d'information du producteur à l'égard de l'utilisateur du produit. De plus, le second alinéa exclut du champ d'application de la convention l'hypothèse où la personne lésée serait liée contractuellement avec le producteur. Cette exclusion est d'ailleurs largement motivée par le fait que les rédacteurs aient souhaité se concentrer sur la responsabilité extracontractuelle exclusivement. C'est ainsi aux Etats contractants de déterminer, comme ils le souhaitent, la loi applicable à ce type de contentieux dans lequel il existe un lien contractuel entre la personne lésée et le producteur. Enfin, le troisième alinéa intervient afin de préciser que cette Convention aura vocation à s'appliquer peu importe si la demande intervient devant un tribunal judiciaire ou administratif.

L'article 2[150], quant à lui, définit les différents termes nécessaires à la bonne application de la Convention, à savoir les termes de produit, dommage et personne. Il est d'ailleurs nécessaire d'y souligner la définition du dommage, qui, contrairement aux définitions précédemment évoquées s'applique également aux pertes économiques qui résultent du dommage.

L'article 3[151] définit la notion de producteur et en retient d'ailleurs une conception très large en y incluant même les fournisseurs, les entrepositaires, les réparateurs ainsi que leurs agents et préposés.

Une fois son champ d'application fixé, la Convention énonce ses dispositions les plus importantes des articles 4 à 7. En effet, c'est au sein de ces articles que celle-ci décrit le mode de détermination de la loi applicable en matière de responsabilité du fait des produits défectueux. Tout d'abord, l'article 4 dispose que la loi applicable est « *la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel le fait dommageable s'est produit si cet Etat est aussi :*

---

[149] Article 1 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

[150] Article 2 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

[151] Article 3 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

a) *L'Etat de la résidence habituelle de la personne directement lésée, ou*
b) *L'Etat de l'établissement principal de la personne dont la responsabilité est invoquée, ou*
c) *L'Etat sur le territoire duquel le produit a été directement acquis par la personne directement lésée.* »[152]

Cet article pose le premier principe de la Convention en matière de détermination de la loi applicable. On découvre ici que deux points de rattachement sont nécessaires afin de déterminer la loi applicable au litige. Cette exigence peut s'expliquer par le fait que ces deux points de rattachement auprès d'un Etat assurent une véritable connexité entre la loi applicable et l'action en responsabilité. En effet, il est indispensable que de véritables éléments de rattachement permettent de déterminer la loi applicable. De plus, cette double exigence a également pour conséquence de largement favoriser la récolte des preuves et par conséquent la meilleure administration de la justice possible. Il convient également de s'attarder sur la notion de lieu où le fait dommageable s'est produit. La conférence a longtemps discuté ce point et a fini par admettre que « *le territoire dans lequel le fait dommageable s'est produit »* doit s'entendre « *avec assez de souplesse pour que le juge puisse désigner, à sa discrétion, comme territoire sur lequel le fait dommageable s'est produit, soit celui du premier impact, soit celui où l'existence du dommage a été constatée pour la première fois.* »[153] Cette option laissée par la Conférence au juge peut s'expliquer par la volonté de ne pas imposer une règle générale qui priverait le juge de lui-même déterminer, au cas par cas, lequel de ces deux lieux a un lien de rattachement plus fort avec le litige et ainsi assurer une bonne administration de la justice et faciliter les procédures au maximum. Elle précise également qu'en revanche cette notion ne peut s'entendre « *du territoire sur lequel, quand l'existence d'un dommage avait déjà été constatée, l'étendue de ce dommage a pu être établie* »[154].

Concernant les trois lieux de rattachement abordés dans un deuxième temps par l'article, il est nécessaire de préciser certaines notions. L'expression « *personne directement lésée* » mentionnée dans le a) de l'article désigne la personne qui subit le dommage du fait du produit

[152] Article 4 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

[153] M. W.L.M Reese, « Rapport explicatif », sur la Convention de La Haye de 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits défectueux, mars 1973

[154] Ibid

et pas ses ayant-droits. Ainsi, en matière de contentieux aérien, où lors d'un crash les conséquences sont la plupart du temps dramatiques, il convient d'être particulièrement précautionneux sur cette notion. En effet, ce sont souvent les ayant-droits qui agissent en responsabilité pour leurs proches disparus. Dans cette hypothèse, c'est tout de même le lieu de résidence habituelle de la victime du crash et non de son ayant-droit qui sera pris en compte.

Dans le cadre du contentieux spécifique des produits défectueux en droit aérien, il est également indispensable de souligner le c) de cet article qui désigne l'Etat dans lequel a été acquis le produit par la personne directement lésée. En l'espèce, le passager ne peut être considéré comme ayant acquis l'avion, il n'est en effet que l'usager de celui-ci. Ainsi, cette hypothèse prévue par l'article 4 peut soulever quelques difficultés en la matière. De plus, comme précisé dans l'étude du champ de l'application de la Convention, il est également impossible de considérer la compagnie aérienne comme acquéreur de l'aéronef défectueux au sens de la Convention puisque celle-ci précise bien dans son article 1 qu'elle ne s'applique pas dans l'hypothèse où la personne directement lésée est liée contractuellement avec le producteur. Cette possibilité semble compliquée à mettre en œuvre dans le cadre d'un contentieux en responsabilité du fait des produits aéronautiques défectueux.

L'article 5 quant à lui, prévoit que : « *Nonobstant les dispositions de l'article 4, la loi applicable est la loi interne de l'Etat de la résidence habituelle de la personne directement lésée, si cet Etat est aussi :*

a) *L'Etat de l'établissement principal de la personne dont la responsabilité est invoquée, ou*
b) *L'Etat sur le territoire duquel le produit a été acquis par la personne directement lésée.* »[155]

A travers cet article, la Convention affirme un autre mode de détermination de la loi applicable alternatif à celui prévu dans l'article 4. Il est ainsi indispensable de bien identifier ces deux articles comme deux options distinctes pour désigner la loi applicable au litige. Cet article reprend la même construction que l'article 4, à savoir, deux lieux de rattachements cumulatifs nécessaires à la détermination de la loi applicable. Celui-ci, à la différence de l'article 4 prend comme premier lieu de rattachement nécessaire « *l'Etat de la résidence habituelle de la*

[155] Article 5 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

personne directement lésée »[156] et y ajoute deux possibilités alternatives. Il faut, en effet, que l'Etat de la résidence habituelle de la personne directement lésée soit également l'Etat de l'établissement principal de la personne dont la responsabilité est invoquée ou l'Etat sur le territoire duquel le produit a été acquis par la personne. Dans le contexte du contentieux aérien, eu égard aux difficultés évoquées précédemment quant à l'application de la deuxième option, une seule solution s'offre pour la loi applicable à l'action en responsabilité du fait du produit défectueux. En vertu de l'article 5, la loi applicable sera celle de l'Etat de la résidence principale de la personne directement lésée, si celui-ci est également le lieu de l'établissement principal de la personne dont la responsabilité est invoquée. Il convient tout de même de rappeler que si cette solution peut sembler assez restrictive, la Convention retient, contrairement au droit français et européen, une conception extrêmement large de la notion de « *personne dont la responsabilité est invoquée* » et permet ainsi de ne pas engager uniquement la responsabilité du producteur au sens strict mais également celle de ses préposés, des fournisseurs du produit défectueux, etc.

Enfin, l'article 6 évoque la situation dans laquelle aucun Etat ne répondrait aux exigences des articles 4 et 5 de la Convention. L'article 6 affirme alors que dans ce cas la loi applicable serait : « *la loi interne de l'Etat du principal établissement de la personne dont la responsabilité est invoquée, à moins que le demandeur ne se fonde sur la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel le fait dommageable s'est produit* »[157]. Cet article donne au demandeur le choix de se fonder sur la loi de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le fait dommageable ou sur la loi de l'Etat dans lequel la personne dont il recherche la responsabilité a son établissement principal. Cependant, ce choix est à nuancer avec l'application de l'article 7 de la Convention qui dispose que : « *Ni la loi de l'Etat sur le territoire duquel le fait dommageable s'est produit, ni la loi de l'Etat de la résidence habituelle de personne directement lésée, prévues par les articles 4,5 et 6, ne sont applicables si la personne dont la responsabilité est invoquée établit qu'elle ne pouvait pas raisonnablement prévoir que le produit ou ses propres produits de même type seraient mis dans le commerce de l'Etat considéré* »[158]. Cet article pose ainsi une « condition de prévisibilité » qui fait perdre au demandeur le bénéfice des options prévues aux

[156] Ibid

[157] Article 6 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

[158] Article 7 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

articles 4,5 et 6. Ainsi, avec cet article la condition de prévisibilité devient un préalable indispensable à la détermination de la loi applicable. Il est nécessaire de souligner qu'il résulte clairement du texte que le manquement à cette exigence doit être soulevé et prouvé par la personne dont la responsabilité est invoquée.

Une fois ces quatre articles évoqués il convient de s'intéresser à l'article 8 de la Convention[159] qui précise les différents domaines que doit régler la loi de l'Etat déclarée applicable en vertu des règles fixés par les articles précédemment énoncés. Cet article revêt notamment une importance particulière puisqu'il est possible d'y apporter des réserves, prévues à l'article 16[160] de la Convention. C'est le premier article de la Convention qui prévoit qu'il est possible, pour les Etats parties à la Convention, d'émettre des réserves sur le point 9 de l'article 8. Ce point 9 dispose que la loi applicable en vertu de la présente convention détermine : « *les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais* »[161]. Il convient alors de porter une attention particulière aux réserves des Etats parties à la Convention, celles-ci étant susceptibles d'affecter des éléments aussi cruciaux que le délai de prescription. C'est d'ailleurs le cas de la Norvège qui a décidé de se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions du point 9 de l'article 8.

Cette Convention, dressant un panel très complet des différents cas de figure dans lesquels il est possible de se retrouver dans un contentieux en responsabilité des produits défectueux à l'échelle internationale voit tout de même son efficacité largement limitée par un problème majeur : le faible nombre de parties contractantes. En effet, seuls 11 Etats ont ratifié celle-ci. Il convient ainsi de s'intéresser à la manière dont la loi applicable est déterminée dans les pays n'ayant pas ratifié la Convention de la Haye de 1973.

[159] Ibid

[160] Article 16 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

[161] Article 8.9 de la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits

Section 2 : La détermination de la loi applicable dans les contentieux entre pays non parties à la Convention de la Haye

La détermination de la loi applicable pour les pays non parties à la Convention de la Haye de 1973 conduit à deux scénarios distincts.

Le premier d'entre eux est celui dans lequel le conflit de lois intervient entre deux pays membres de l'Union Européenne. Dans cette hypothèse, il convient d'appliquer le règlement européen permettant de déterminer la loi applicable en cas de conflit de lois : le Règlement CE n°864/2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles Rome II[162]. Ce règlement a été adopté le 11 juillet 2007. Celui-ci avait alors pour objectif d'améliorer la prévisibilité des solutions quant à la loi applicable et d'ainsi parfaire l'harmonisation des dispositions réglant les conflits de lois au niveau européen.

Tout d'abord il est nécessaire de s'intéresser au champ d'application du Règlement ainsi qu'aux dispositions applicables aux produits défectueux. Il convient à ce titre de rappeler que le Règlement Rome II ne s'applique qu'aux relations non contractuelles contrairement au Règlement Rome I qui a vocation à régir les conflits de lois intervenant dans le cadre des relations contractuelles.

A titre liminaire, il convient d'indiquer que la détermination de la loi applicable repose en premier lieu sur le choix des parties comme le formule l'article 14 du Règlement[163]. Celui-ci permet aux parties, lorsqu'elles sont d'accord, de choisir la loi applicable à leur litige. Cette option peut se justifier par la volonté d'assurer une cohérence entre la loi applicable et les parties mises en cause afin de permettre la meilleure administration de la justice possible. Cette possibilité reste tout de même encadrée par le Règlement qui affirme que ce choix doit intervenir en la présence d'un accord postérieur à la survenance du fait générateur du dommage entre les parties ou d'un accord librement négocié avant la survenance du dommage si les parties exercent toutes deux une activité commerciale. Cette disposition s'explique par le souhait d'accorder une protection accrue aux consommateurs et d'ainsi leur permettre d'éviter d'avoir à passer un accord avec un professionnel dans lequel celle-ci se retrouverait en position de partie faible.

---

[162] Règlement (CE) N º 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)

[163] Article 14 du Règlement (CE) N º 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)

En l'absence de dispositions sur la détermination de la loi applicable dans la directive de 1985[164], la Commission s'est saisie du problème dans le contexte de la rédaction du Règlement Rome II.

Cette disposition se retrouve alors à l'article 5 du Règlement[165]. Cet article énumère trois possibilités de loi applicable à ce type de contentieux. Ces différentes hypothèses sont hiérarchisées par l'article lui-même. Celui-ci indique dans un premier temps que la loi applicable à une obligation non contractuelle découlant d'un dommage causé par un produit est : « *la loi du pays dans lequel la personne lésée avait sa résidence habituelle au jour du dommage si le produit a été commercialisé dans ce pays* »[166]. Cet article pose le premier critère de détermination de la loi applicable. Il affirme ici un double critère. Dans l'hypothèse où cette double exigence ne serait pas respectée, il est prévu que ce sera « *la loi du pays dans lequel le produit a été acheté, si le produit a été commercialisé dans ce pays* »[167]. Enfin, afin d'assurer au maximum la détermination d'une loi applicable, le Règlement prévoit une dernière possibilité : « *la loi du pays dans lequel le dommage est survenu, si le produit a été commercialisé dans ce pays* »[168]. A travers ces dispositions, la Commission européenne semble identifier un lien de rattachement indispensable : celui du lieu de commercialisation du produit défectueux. Cette notion, complétement étrangère à la directive de 1985 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux[169], a d'ailleurs soulevé l'interrogation de la doctrine. Celle-ci était en effet divisée quant à l'interprétation du lieu de commercialisation. Certains affirmaient que l'article devait se comprendre dans le sens où le lieu de commercialisation désignait le lieu de mise en circulation d'un type de produits standardisé tandis que d'autres estimaient que cette notion désignait le lieu de la commercialisation du produit litigieux en particulier. Pour une meilleure compréhension de la notion, en l'absence d'une décision interprétative de la CJUE, il convient d'évaluer laquelle de ces possibilités offre le lien de rattachement avec le contentieux permettant la meilleure administration de la justice

---

[164] Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

[165] Article 5 du Règlement (CE) N º 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)

[166] Ibid

[167] Ibid

[168] Ibid

[169] Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux

ainsi qu'un règlement du litige le plus cohérent possible. En pratique, il semblerait opportun d'apprécier la notion de lieu de commercialisation comme le lieu de mise en circulation du produit litigieux ce qui garantirait ainsi une meilleure cohérence et un lien de rattachement plus fort entre l'objet du contentieux et la loi désignée comme applicable.

L'article 5 du Règlement Rome II prévoit également une clause de non-prévisibilité selon laquelle : « *la loi applicable est celle du pays dans lequel la personne dont la responsabilité est invoquée a sa résidence habituelle, si cette personne ne pouvait raisonnablement pas prévoir la commercialisation du produit ou d'un produit du même type dans le pays dont la loi est applicable en vertu des points a), b) et c)* »[170]. Cette disposition a pour objectif d'assurer une protection minimum au producteur qui, dans l'hypothèse où il n'aurait pas pu prévoir la commercialisation de son produit dans un Etat, aura la possibilité de voir la loi de l'Etat dans lequel se trouve sa résidence principale désignée comme loi applicable. Cependant, dans le contexte d'une économie largement internationalisée, d'autant plus dans le milieu de la construction aéronautique, il est peu possible que cette règle trouve application.

Enfin, on retrouve au second alinéa de l'article 5 la possibilité de désigner comme loi applicable la loi de tout autre Etat qui aurait un lien de rattachement plus fort que les autres lois désignées comme applicables par le premier alinéa de l'article 5. Cette disposition démontre une fois de plus la volonté de la Commission d'assurer le maximum de cohérence entre la loi applicable et les éléments constitutifs du contentieux.

Enfin, il est important de constater la manière dont s'articule le Règlement Rome II avec la Convention de la Haye de 1973. C'est l'article 28 du Règlement qui répond à cette question. Celui-ci dispose que :

> « *1. Le présent Règlement n'affecte pas l'application des conventions internationales auxquelles un ou plusieurs Etats membres sont partis lors de l'adoption du présent Règlement et qui règlent les conflits de loi en matière d'obligations non contractuelles.*

[170] Article 5 du Règlement (CE) N º 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)

2. Toutefois, le présent Règlement prévaut entre les Etats Membres sur les conventions conclues exclusivement entre deux ou plusieurs d'entre eux dans la mesure où elles concernent des matières réglées par le présent Règlement ».[171]

Cette disposition prévoit deux scénarii distincts : celui dans lequel les deux Etats sont membres de l'Union Européenne, et donc soumis à l'application des règles du Règlement Rome II et celui dans lequel un seul des Etats est membre de l'Union Européenne. Dans le premier, le Règlement affirme qu'il primera sur les conventions internationales relatives à la détermination de la loi applicable aux obligations non-contractuelles. Dans le second, rien ne semble faire obstacle à l'application d'une convention internationale.

Il convient alors de s'intéresser à la manière dont la loi applicable est déterminée pour les Etats non-membres de l'Union Européenne.

En pratique, dans la plupart des cas, les Etats tentent de déterminer divers liens de rattachement au litige qui pourraient permettre d'appliquer une loi cohérente. Dans le cadre des contentieux en produits défectueux cette question de la loi applicable constitue un enjeu très particulier. En effet, les différents régimes, responsabilité pour faute ou de plein droit, appliqués à la responsabilité du fait des produits défectueux sont susceptibles de faire basculer l'issue du contentieux. Les enjeux sont également cruciaux en matière d'indemnisation des victimes ou de leurs ayant-droits, certains pays octroyant des dommages et intérêts bien plus élevés que d'autres, comme les Etats-Unis par exemple.

Enfin, il est nécessaire de remarquer que le contentieux en matière de produit défectueux a une dimension industrielle très forte et qu'à ce titre, pour des questions de réputation, certains constructeurs aéronautiques privilégient l'arbitrage en raison de son caractère rapide et confidentiel. A cet effet, ils soumettent notamment leurs contrats de sous-traitance à des clauses compromissoires prévoyant le règlement des litiges par un arbitrage. Dans ce cas, la loi applicable sera déterminée dans la clause.

Il existe ainsi de nombreuses options en matière de loi applicable ce qui renforce, une fois de plus, les confusions et la complexité particulière du contentieux en responsabilité du fait des produits défectueux.

[171] Article 28 du Règlement (CE) N º 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)

Les différents éléments énoncés précédemment quant au champ d'application matériel des textes ainsi qu'aux différentes contraintes territoriales en matière de détermination de la loi applicable et de la juridiction compétente amènent à de nombreuses difficultés pratiques lors de la mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux. En effet, la nature très technique de ce contentieux rend parfois complexe la détermination des éléments évoqués précédemment comme le lien de causalité ou le défaut du produit par exemple. Il convient alors d'utiliser divers outils afin de déterminer, dans la pratique, la présence des différents éléments permettant d'engager la responsabilité du fait des produits défectueux.

Partie 2 : La mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux dans le contexte du contentieux aérien

La mise en œuvre de ce régime en matière aéronautique revêt certaines particularités en raison de la complexité technique de ces contentieux. Tout d'abord, il est important de rappeler que dans le domaine de l'aéronautique, l'importance des enjeux qu'ils soient économiques ou humains, a poussé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à instaurer des mesures et des procédures ayant pour objet la prévention des accidents dus à des défauts de sécurité dans la conception des appareils ainsi que le contrôle de ces processus par le biais de la certification (Titre 1). Celle-ci peut d'ailleurs jouer un rôle dans la détermination de l'existence d'un éventuel défaut et a d'ailleurs été récemment au cœur de l'actualité dans le contexte des accidents des Boeing 737 max. Également, la difficulté de ces contentieux réside largement dans la détermination de la cause de l'accident et à ces fins, différents modes d'obtention des preuves sont envisagés (Titre 2).

Titre 1 : Le rôle préventif de la certification

La certification est un élément essentiel de contrôle de la mise en circulation des produits. Bien que comme évoqué précédemment, l'obtention d'une autorisation administrative ne constitue pas une cause d'exonération pour le producteur[172], la certification permet, en théorie, de prévenir les dommages liés à des produits défectueux. Afin de comprendre l'intérêt de ce processus de certification, il convient d'étudier l'objet de cette certification (Chapitre 1). De plus, il est nécessaire de s'intéresser aux différentes conséquences de celle-ci dans le contexte des contentieux en produits défectueux. A titre d'exemple, il semble pertinent de revenir les récents évènements ayant affecté le constructeur aéronautique américain Boeing dans le cadre des incidents liés au Boeing 737 Max (Chapitre 2).

Chapitre 1 : L'objet de la certification

La certification des aéronefs revêt un intérêt capital en matière de contentieux des produits défectueux. En théorie, celle-ci assure au producteur la conformité de son produit avec les règles de sécurité. Elle atteste de la navigabilité de l'aéronef. Bien que l'obtention de cette certification ne puisse en aucun cas exonérer le producteur de sa responsabilité, celle-ci est supposée garantir que le produit ne comporte aucun défaut susceptible d'affecter sa sécurité et constitue ainsi pour les produits aéronautiques un premier filtre à passer avant la mise en circulation.

[172] Article 1245-10 du Code civil

Cette exigence de certification comme préalable à l'exploitation de l'aéronef, trouve sa source à l'article 31 de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile. Cet article dispose : « *Tout aéronef employé pour la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé* »[173]. L'article 33 de la même Convention précise que ces certificats seront reconnus valables par les autres Etats si : « *les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats (...) sont supérieures ou équivalentes aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention* »[174].

Afin de préciser les contours de ces normes minimales, l'OACI a élaboré un certain nombre de règles au sein d'une Annexe à la Convention de Chicago de 1944 : l'Annexe 8 relative à la navigabilité des aéronefs[175]. Cette Annexe édicte des normes et pratiques recommandées dont la mise en application est déléguée aux autorités régionales ou nationales des Etats membres de l'OACI.

Afin d'assurer une uniformisation maximale des règles de sécurité l'Annexe 8 édicte des règles précises quant aux éléments nécessaires à la navigabilité et au maintien de celle-ci.

La certification concerne tous les appareils, qu'ils soient des avions ou des hélicoptères, destinés à un usage commercial ou non. Celle-ci a pour objet la délivrance de plusieurs documents un certificat de type, défini par l'Annexe 8 de la Convention de Chicago comme : « *un document délivré par un Etat Contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet Etat* »[176] qui s'applique à tout un type d'aéronef ou de pièces produites en chaîne et un certificat de navigabilité, nominatif pour chaque appareil. Il résulte de cette définition fournie par l'OACI que non seulement les aéronefs de tous types sont soumis à cette exigence de certification mais également certaines pièces de ceux-ci comme les moteurs ou les hélices. Ce choix de certifier ces pièces s'explique par leur importance capitale dans la

[173] Article 31 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale

[174] Article 31 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale

[175] Annexe 8 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Navigabilité des aéronefs, juillet 2018, 12ème édition

[176] Annexe 8 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Navigabilité des aéronefs, Partie I Définitions juillet 2018, 12ème édition

sécurité des vols et assure ainsi une sécurité maximale. L'Etat doit également s'assurer de la bonne navigabilité de toutes les pièces connexes.

La délivrance du certificat de type se fait à la suite de la remise d'un « *dossier technique approuvé, comprenant tous dessins, spécifications, rapports et documents justificatifs nécessaires* »[177]. Il reviendra ensuite à l'Etat chargé de délivrer le certificat de procéder à tous les essais nécessaires pour démontrer que la conception de l'appareil est conforme aux exigences de l'Annexe 8. Les aspects purement techniques et mécaniques sont contrôlés tout comme les différents éléments relatifs à la présentation du produit comme les manuels. Le contrôle de ces différents éléments fait d'ailleurs écho à la notion de produit au sens du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux. Ces manuels doivent prévoir la façon dont l'appareil doit être utilisé mais également la manière dont celui-ci doit être entretenu.

Le deuxième document nécessaire pour obtenir le droit d'exploiter un aéronef est le certificat de navigabilité. Là encore, il revient à l'organe certificateur de déterminer si l'appareil remplit, oui ou non, les conditions indispensables à l'exploitation d'un aéronef en toute sécurité.

L'Annexe 8[178] prévoit un contrôle de la navigabilité de l'aéronef de sa conception jusqu'aux opérations de maintenance nécessaires à son exploitation dans le temps. Elle garantit ainsi le maintien de la navigabilité tout au long de la vie de l'aéronef.

L'Annexe a pour objectif de mettre à la charge des Etats des procédures afin de contrôler au mieux la sécurité des appareils ainsi que de leurs pièces. Il revient donc aux Etats membres de l'OACI de se conformer aux exigences de l'Annexe 8 dans leur règlement national applicable en matière de navigabilité.

Ce processus de certification est indispensable à la limitation des accidents d'aéronefs. Ce système, spécifique à certaines industries, parmi lesquelles figure l'industrie aéronautique, est justifié par les diverses caractéristiques de ce secteur. Tout d'abord les enjeux humains, à savoir le nombre de pertes humaines potentielles lors de la survenance d'un crash ainsi que les pertes économiques colossales font de ce secteur un domaine particulièrement médiatisé. Ainsi, si d'un point de vue humain il paraît nécessairement évident d'effectuer des contrôles, les enjeux relatifs à la réputation du constructeur aéronautique sont également particulièrement

[177] Annexe 8 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Navigabilité des aéronefs, Partie I Définitions juillet 2018, 12ème édition

[178] Ibid

importants. Ce procédé favorise la confiance entre les différents acteurs de ce marché et lui permet de prospérer malgré les risques inhérents à celui-ci, c'est pourquoi, bien que n'étant a priori pas impliqué directement dans le contentieux en responsabilité des produits défectueux dans le contexte du droit aérien, ce préalable à la mise en circulation constitue un véritable enjeu et tient un rôle particulièrement actif dans la prévention de ces accidents.

Ainsi, si de nombreuses contraintes pratiques font obstacle à l'application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux en aéronautique, il est également important de signaler que certains procédés comme la mise en place de ce système de certification permettent de faciliter la gestion de ce type de contentieux en réduisant le nombre potentiel grâce à des contrôles techniques stricts.

Si les conditions retenues pour accorder un certificat de navigabilité ont leur importance, les organes nationaux chargés de contrôler et accorder ces autorisations administratives tiennent également une place cruciale dans la manière d'assurer la sécurité des produits aéronautiques avant leur mise en circulation. Cette problématique constitue d'ailleurs l'un des enjeux majeurs du contentieux relatif au véritable scandale industriel des Boeing 737 max survenu à la fin de l'année 2018.

Chapitre 2 : Le rôle central des organes de certification

Comme précédemment évoqué, ceux-ci sont les organes compétents pour octroyer les documents nécessaires à l'exploitation d'un aéronef et assurent la sécurité minimum. Cependant, ceux-ci peuvent également décider de ne pas accorder cette certification. Dans cette hypothèse, les conséquences sont parfois lourdes pour le constructeur et c'est d'ailleurs cette peur des conséquences commerciales d'un refus de certification qui peut pousser l'organe certificateur à commettre certaines erreurs d'appréciation.

L'actualité aéronautique a, depuis la fin de l'année 2018, été largement secouée par un scandale industriel d'une envergure rarement égalée. Au cœur de ce scandale se trouve Boeing, leader américain de la construction aéronautique. En effet, entre la fin de l'année 2018 et le début de l'année 2019 sont survenus deux crashs entrainant la mort de la totalité des personnes présentes à bord. Les deux accidents se sont produits à bord du même type d'appareil : le 737 Max 800.

Si diverses causes semblent avoir été identifiées par le rapport du bureau d'enquêtes indonésien, le KNKT[179], un défaut dans la conception de l'appareil semblerait avoir été retenu. Une question importante à soulever reste alors celle de la manière dont ce défaut aurait échappé aux contrôles opérés par l'organe certificateur américain : la FAA.

Tout d'abord, pour une meilleure compréhension de la problématique, il convient d'effectuer un bref rappel des faits.

Le 28 octobre 2018, a lieu le crash d'un Boeing 737 Max de la compagnie Lion Air au large de l'Indonésie. Cet accident a causé le décès des 189 personnes présentes à bord.

Quelques mois plus tard, le 10 mars 2019, a lieu un second crash d'un Boeing 737 max 800 de la compagnie Ethiopian Airlines en Ethiopie.

Au-delà des similitudes concernant le type d'avion accidenté, les circonstances similaires dans lesquelles les deux accidents sont survenus sont de nature à interpeller les enquêteurs. En effet, dans les deux cas, le crash survient peu de temps après le décollage.

Afin d'obtenir des éclairages sur les circonstances dans lesquelles se sont déroulés ces crashs, il convient de se rapporter aux différents rapports d'enquêtes établis par les bureaux d'enquête nationaux conformément à la procédure prévue par l'Annexe 13 de la Convention de Chicago de 1944.

Tout d'abord, le rapport d'enquête du bureau indonésien identifie différents facteurs ayant contribué à la survenance de l'accident. Parmi ces facteurs contributifs figure une défaillance du système du logiciel anti-décrochage MCAS (Maneuvring Characteristics Augmentation System). Les experts du bureau indonésien identifient plus précisément que ces problèmes viennent de l'absence d'un capteur de secours lié aux MCAS et indique également l'absence d'informations suffisantes sur l'utilisation des MCAS dans les manuels et lors des procédures d'entraînement.[180]

Les éléments de ce rapport semblent donc indiquer un défaut dans le produit. Ces révélations sur les causes de l'accident ont entraîné la suspension massive des vols des Boeing 737 Max. A la suite de ces incidents, la FAA ordonne alors à la JATR d'effectuer un rapport relatif à la navigabilité de l'appareil et au processus de certification de celui-ci[181]. Au sein de ce rapport,

[179] KNKT, bureau d'enquêtes indonésien, Rapport d'enquête accident, 29 octobre 2018

[180] Ibid

[181] Joint Authority technical Review, Boeing 737 Max flight control system, 11 octobre 2019

la JATR se montre sévère à l'égard du processus de certification de l'appareil. Celle-ci affirme dans ce rapport que les employés du constructeur chargés de la certification subissent une pression importante de la part de Boeing dans le cadre de leur activité professionnelle, ce qui les aurait poussés à ne pas signaler les problèmes rencontrés dans la conception de l'appareil.[182]

La question se pose alors de savoir comment le défaut de ce produit a-t-il pu échapper aux contrôles de la FAA. C'est notamment le comité transports et infrastructures américain qui offre une réponse à cette question[183]. En effet, le processus de certification aurait été mis à mal par des conflits d'intérêts survenus au sein de la FAA. Ces conflits d'intérêts auraient ainsi compromis la sécurité des vols. Ce rapport affirme également que d'après plusieurs ingénieurs de la FAA certains appareils de Boeing comportaient des défauts potentiellement dangereux pour la sécurité des vols et que, malgré ces mises en garde des ingénieurs de la FAA, l'autorité aurait décidé faire primer l'avis des ingénieurs de Boeing au détriment de celui des ingénieurs de la FAA.[184]

Tous ces événements ont alors mené aux deux incidents mortels survenus en octobre 2018 et mars 2019.

Cet exemple démontre l'importance de la certification dans la garantie de la sécurité des vols. Il semble alors légitime d'affirmer que cette certification permet largement d'éviter de nombreux incidents dus à des produits défectueux.

Un dernier point soulève une question. En effet, eu égard à l'implication de la FAA dans cette affaire, il pourrait être envisagé de la considérer également comme responsable des dommages subis du fait du défaut du produit.

Si cette cause d'exonération n'est pour le moment pas retenue par les règles applicables en matière de responsabilité des produits défectueux, force est de constater qu'en l'espèce, bien que le constructeur ait une grande part de responsabilité dans la survenance du dommage de par la conception défectueuse ainsi que les potentiels conflits d'intérêt survenus au sein de la FAA, il n'apparaîtrait pas inconcevable qu'un partage de responsabilité soit opéré entre la FAA et le

[182] Joint Authority technical Review, Boeing 737 Max flight control system, 11 octobre 2019

[183] The House Committee on Transportation and Infrastructure, Preliminary investigative findings on the Boeing 737 max aircraft, mars 2020

[184] Ibid

constructeur aéronautique. En effet, le degré de causalité des actions de la FAA dans le dommage pourrait permettre une éventuelle responsabilité partielle de celle-ci.

Cependant, aucun jugement n'ayant encore été prononcé sur le sujet, ces hypothèses ne sont pour le moment pas vérifiées, il convient donc de les apprécier au regard des informations portées à notre connaissance à ce jour.

Ainsi, cet exemple démontre parfaitement l'incidence potentielle de cette procédure de certification sur le contentieux aérien en responsabilité du fait des produits défectueux.

Si, le processus de certification contribue largement à diminuer le nombre d'actions en responsabilité du fait des produits défectueux, l'exemple précédemment évoqué nous démontre que celui-ci n'est pas infaillible. Dans cette hypothèse, il est indispensable pour les parties au litige, de pouvoir déterminer les causes de l'incident. A ce titre, ces derniers disposent de plusieurs outils.

Titre 2 : Les différents modes d'obtention de preuves

Le code civil ne donne que très peu de dispositions relatives au régime probatoire de la responsabilité du fait des produits défectueux. La seule disposition prévue est relative à la charge de la preuve et se situe à l'article 1245-8 qui prévoit que c'est au demandeur qu'il incombe d'apporter la preuve du dommage, du défaut et du lien de causalité entre les deux[185].

En l'absence de textes spéciaux, le régime probatoire applicable est celui issu du droit commun. Pour une meilleure compréhension il convient de rappeler celui-ci prévu à l'article 1358 du code civil : « *Or les cas où la loi en dispose autrement, la preuve peut être apportée par tous moyens* »[186].

De plus, l'article 2 du Code du procédure civile dispose que « *les parties conduisent l'instance sous les charges qui leur incombent. Il leur appartient d'accomplir les actes de la procédure dans les formes et délais requis* »[187].

A cet effet, divers outils ont été développés afin de recueillir les preuves de la meilleure manière possible. Les expertises constituent des outils nécessaires à la bonne conduite du contentieux

[185] Article 1245-8 du Code civil

[186] Article 1358 du Code civil

[187] Article 2 du Code de procédure civile

en responsabilité du fait des produits défectueux. De plus, l'aéronautique étant un milieu particulièrement technique, l'expertise revêt une utilité capitale dans la détermination du défaut et plus précisément du lien de causalité entre le dommage et le défaut du produit. Il convient alors de s'intéresser aux différentes possibilités envisageables en matière d'expertise : l'expertise amiable (Chapitre 1) et l'expertise judiciaire (Chapitre 2). Les Etats ont également eux-mêmes la possibilité de mener une enquête permettant de déterminer les causes de l'accident qui peut, en pratique s'avérer très utile dans la procédure contentieuse.

Chapitre 1 : L'expertise amiable comme élément de preuve des éléments constitutifs de la responsabilité du fait des produits défectueux en contentieux aérien

L'étude de l'expertise amiable nécessite de s'interroger sur divers points. Tout d'abord il est fondamental de s'intéresser à l'utilité de celle-ci dans le cadre du contentieux de la responsabilité du fait des produits défectueux (Section 1). Il est ensuite nécessaire de porter une attention particulière à la valeur de celle-ci dans un contentieux ainsi qu'à sa force juridique (Section 2).

Section 1 : L'intérêt d'une expertise amiable dans le contentieux de la responsabilité du fait des produits défectueux

L'expertise amiable a pour objectif de déterminer la ou les causes de l'accident. Il est primordial de rappeler qu'en matière d'accidents aériens, la cause est rarement unique et que la plupart du temps ce sont divers facteurs ayant contribué à la réalisation du dommage qui sont retenus. La multitude d'acteurs impliquée dans la survenance du dommage rend complexe l'identification précise des causes de l'accident et l'établissement d'un lien de causalité entre le défaut du produit et le dommage, en gardant à l'esprit que la simple imputabilité du dommage au produit ne caractérise pas à elle seule l'existence d'un lien de causalité. Il est alors indispensable qu'un expert technique soit mandaté pour établir avec précision ce lien de causalité. Dans le cadre de son expertise, l'expert va également tenter de chiffrer le dommage. Cette partie de la mission de l'expert comprend des enjeux financiers importants notamment en matière de produits défectueux aériens où les dommages atteignent rapidement des montants colossaux. Tous ces éléments font de l'expert un personnage central dans le contentieux des produits défectueux.

L'expertise amiable est un mode d'obtention de preuve principalement invoqué dans le cadre de petits sinistres dont les montants ne justifient pas le recours à un tribunal et la désignation d'un expert judiciaire par celui-ci.

L'expertise amiable naît de la volonté des parties, souvent de leurs assureurs, notamment, pour les produits défectueux, dans le cadre des polices d'assurance en responsabilité civile produit, que ce soit avant ou pendant le procès. Celles-ci désignent un expert amiable chargé de déterminer les causes de l'accident. Lorsqu'elle survient avant le procès, cette expertise peut permettre aux parties d'évaluer leurs chances de voir le tribunal faire droit à leurs demandes afin d'éviter des frais de procédure inutiles. Cependant, si celle-ci intervient pendant le procès, elle peut tout à fait être utilisée comme preuve sous certaines conditions.

La source de ce mandat entraîne également l'ordonnance d'expertises de la part de chacune des parties. Ainsi, l'expert étant rémunéré par ces dernières, il apparaît clair que celui-ci ne pourra se montrer complétement impartial et tentera d'écarter la responsabilité de son mandant au détriment de celle de la partie adverse. Cette pratique questionne une fois de plus la valeur qui peut être conféré à l'expertise amiable. Il semble en effet, compliqué de se baser sur ces éléments ne permettant ne vérifiant pas véritablement le principe de l'impartialité.

Ce type d'expertise revêt également certaines particularités qui lui sont propres. Tout d'abord, le fait que ce soit les parties et non le juge qui mandate l'expert entraîne pour lui la possibilité de ne pas se plier aux règles de la procédure civile et ainsi mener son expertise sans procéder à celle-ci de manière contradictoire et impartiale.

Le fait de recourir à une expertise amiable favorise la rapidité de l'administration des preuves. C'est l'absence de procédure devant le juge qui allège les démarches et réduit les délais en conséquence. En effet, celles-ci seront recueillies plus rapidement ce qui évitera ainsi de perdre certains éléments du sinistre qui s'effacent avec le temps. Cette pratique peut s'avérer particulièrement déterminante dans l'identification des causes et des circonstances de l'accident car la rapidité de l'intervention permet à l'expert de se fonder sur des éléments très frais et ainsi déterminer le plus précisément possible les raisons ayant conduit au dommage.

Après avoir décrit rapidement les caractéristiques et avantages de cette expertise amiable il convient de s'intéresser à l'utilisation de celle-ci dans le procès en responsabilité du producteur du fait du défaut de ses produits.

Section 2 : La valeur juridique de l'expertise amiable dans le contentieux civil

Il est possible pour les parties de se fonder sur un rapport d'expertise amiable pour apporter la preuve de leurs prétentions. Cependant, afin de pouvoir le présenter au tribunal, il est nécessaire que l'expertise ait été menée sous certaines conditions.

Pour pouvoir utiliser l'expertise amiable à titre de preuve la jurisprudence prévoit diverses conditions. Tout d'abord dans un arrêt de la 1re chambre civile du 13 avril 1999[188], les juges du droit estiment que pour pouvoir être invoquée par les parties à titre de preuve devant le juge, l'expertise amiable doit avoir été régulièrement versée aux débats afin d'en débattre contradictoirement même si celle-ci n'a pas été réalisée contradictoirement. Il suffit que celle-ci puisse être discutée contradictoirement par les parties.

La valeur juridique de cette expertise a suscité de nombreux débats en jurisprudence, plus particulièrement dans l'hypothèse où le juge fonderait sa décision uniquement sur cette expertise. La 3ème chambre civile estime dans un arrêt du 3 février 2010[189] que le juge qui se fonde uniquement sur une expertise amiable établie non contradictoirement méconnait le principe de l'égalité des armes. La 3ème chambre civile se fonde ici sur l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales[190] qui affirme le principe du droit au procès équitable. Cette position résulte ainsi des droits fondamentaux au procès équitable, le fait pour la partie adverse d'avoir eu connaissance de l'expertise amiable lui permettant de préparer sa défense en conséquence.

Les différentes chambres de la Cour de Cassation ont en effet connu quelques désaccords quant aux conditions à satisfaire pour pouvoir utiliser cette expertise comme preuve. C'est précisément pour cette raison qu'est intervenue la Chambre mixte de la Cour de Cassation dans un arrêt du 28 septembre 2012. Dans cet arrêt, la chambre mixte met fin aux divergences entre la 3ème chambre civile et les autres chambres de la Cour de Cassation. Elle affirme dans cet arrêt que : « *si le juge ne peut refuser d'examiner une pièce régulièrement versée aux débats et soumise à la discussion contradictoire, il ne peut se fonder exclusivement sur une expertise*

[188] Cass. 1re civ., 13 avril 1999, n°96-19.733, Bull.

[189] Cass. 3ème civ., 3 février 2010, n°09-10.631, Bull.

[190] Convention de sauvegarde des droits de l'homme et libertés fondamentales du 4 novembre 1950, entrée en vigueur en 1953

réalisée à la demande de l'une des parties »[191]. Par cette décision la chambre mixte résout définitivement le conflit opposant la 3ème chambre civile aux autres chambres de la Cour de Cassation. Cette décision semble largement justifiée par les principes fondamentaux du droit au procès équitable ainsi que par l'article 16 du Code de procédure civile qui dispose que : « *Le juge doit, en toutes circonstances, faire observer et observer lui-même le principe de la contradiction. Il ne peut retenir, dans sa décision, les moyens, les explications et les documents invoqués ou produits par les parties que si celles-ci ont été à même d'en débattre contradictoirement* »[192]. En effet, il semblerait surprenant que le juge puisse baser sa décision uniquement sur un rapport établi en vertu du mandat de l'une des parties ne garantissant aucunement l'impartialité des informations contenues dans le rapport.

Malgré cette décision, il reste permis au juge de se fonder sur des informations contenues dans le rapport d'expertise amiable si celui-ci est confirmé par d'autres éléments résultant d'autres pièces. C'est d'ailleurs pour cette raison que bien que le juge ne puisse se fonder exclusivement sur le rapport d'expertise amiable, celui-ci reste un outil intéressant dans la mesure où il permet la constitution d'un faisceau d'indices potentiellement de nature à établir un lien de causalité. Cette hypothèse reste cependant plutôt rare eu égard à la jurisprudence qui, en matière de lien de causalité reconnait la possibilité d'apporter la preuve de celui-ci par des présomptions graves, précises et concordantes mais n'a que très rarement reconnu l'existence de celui-ci dans des conditions similaires dans des domaines autres que celui des produits de santé.

Dans le contentieux des produits défectueux, spécialement dans le cadre des produits défectueux dans l'aéronautique, la possibilité de recourir à cette expertise constitue une opportunité très intéressante pour les parties de se constituer des preuves. Les assureurs ont d'ailleurs recours de manière plutôt fréquente à cette procédure afin de déterminer les causes d'un sinistre.

A titre d'exemple, un arrêt rendu par la 1re chambre civile de la Cour de cassation du 4 mai 2017 infirme l'arrêt rendu par la Cour d'appel de de Nancy. En l'espèce, un membre de l'association ULM club de Stenay a été victime d'un accident d'ULM lors de l'atterrissage sur

[191] Cass. Chambre mixte, 28 septembre 2012, n°11-18.710, Bull.

[192] Article 16 du Code de procédure civile

la piste mise à la disposition des membres du club. Celui-ci impute alors le dommage à la piste et assigne l'association et son assureur afin d'obtenir réparation de son dommage.
La Cour d'appel de Nancy déboute le demandeur de toutes demandes au motif que « *les deux rapports, établis par les experts privés mandatés par celui-ci sont inopposables à l'association et à l'assureur et que leurs conclusions et constatations techniques ne peuvent constituer des éléments de preuve* »[193]. Celui-ci se pourvoit alors en cassation.
La 1re chambre civile de la Cour de cassation casse et annule cet arrêt au visa de l'article 16 du Code de procédure civile[194] et retient que : « *ces rapports d'expertise privée avait été régulièrement versés aux débats et soumise à la discussion contradictoire* »[195].

Si l'impossibilité pour le juge de se fonder exclusivement sur les résultats de l'expertise amiable limite la portée de ce mode de preuve, ce n'est pas le cas de l'expertise judiciaire qui, dans une grande partie des cas, se révèle comme étant la clé nécessaire à la compréhension des événements et permet au juge de rendre sa décision en ayant eu en sa possession tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension des faits malgré les obstacles techniques rencontrés dans la détermination des causes de l'accident.

Chapitre 2 : L'expertise judiciaire nécessaire à l'établissement des éléments constitutifs de la responsabilité du fait des produits défectueux dans le contentieux aérien

L'expertise judiciaire est une mesure d'instruction destinée à établir les circonstances d'un sinistre et déterminer le montant des dommages subis. Il est nécessaire avant toute chose de préciser que celle-ci intervient après l'exécution des procédures pénales (Section 1). Cette mesure peut intervenir dans un procès en responsabilité du fait des produits défectueux de plusieurs manières (Section 2). Une fois le cadre de l'expertise fixée, il est nécessaire de s'intéresser aux caractéristiques et au déroulement de la mission confiée à l'expert afin de bien comprendre l'intérêt d'une telle procédure dans le contentieux des produits défectueux, et ce plus particulièrement dans le domaine de l'aéronautique (Section 3). Enfin, il convient de

[193] Cass. 1re civ., 4 mai 2017, n°16-15.451

[194] Article 16 du Code de procédure civile

[195] Cass. 1re civ., 4 mai 2017, n°16-15.451

déterminer la valeur et la force de cette expertise dans le cadre d'un contentieux en responsabilité du fait des produits défectueux (Section 4)

Section 1 : L'ordonnance prioritaire d'une expertise pénale en cas de dommages corporels

Avant toute chose, il convient de préciser que dans le contexte des accidents aériens, la plupart des incidents génèrent des dommages corporels. Or, dans cette hypothèse, l'article 19 du Code de procédure pénale prévoit l'intervention des autorités judiciaires.

Cette intervention peut mener à la conduite d'une enquête pénale ordonnée selon l'appréciation souveraine du juge d'instruction étant saisi de l'affaire. Il est ainsi nécessaire signaler que, dans cette hypothèse, l'article 4 du Code de procédure pénale affirme que : « *L'action civile en réparation du dommage causé par l'infraction prévue par l'article 2 peut être exercée devant une juridiction civile, séparément de l'action publique. Toutefois, il est sursis au jugement de cette action tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique lorsque celle-ci a été mise en mouvement* »[196]. En vertu de ce principe selon lequel le pénal tient le civil en état, c'est l'enquête pénale qui détient la priorité sur l'enquête civile.

Ainsi, une expertise pénale peut être ordonnée avant l'expertise judiciaire. Lors de celle-ci un examen approfondi du lieu de survenance des dommages, des corps des victimes ou encore l'interrogation de potentiels témoins est effectuée. Bien que cette enquête ne concerne pas directement l'action en responsabilité du fait des produits défectueux, il convient de signaler que certains éléments présents dans ces expertises pénales peuvent, en pratique, être utilisées dans le cadre de l'action en responsabilité civile.

A titre d'illustration, l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bastia le 9 mars 2011[197], statue sur la question de l'utilisation de l'expertise pénale dans le contexte de la responsabilité du fait des produits défectueux.

En l'espèce, il est question d'un accident de plongée ayant causé la mort de Madame Virginie I. A la suite de cet accident, une expertise pénale a été requise par la gendarmerie. Cette expertise a identifié, parmi les facteurs ayant contribué à la survenance du dommage, un dysfonctionnement du flexible de l'inflateur installé sur le gilet stabilisateur de la plongeuse.

[196] Article 4 du Code de procédure pénale
[197] Cour d'appel de Bastia, ch. Civ., 9 mars 2011, n°08-00778

Les ayant-droits de la victime assignent alors les fabricants du gilet stabilisateur en responsabilité du fait des produits défectueux. Le Tribunal de Grande Instance d'Ajaccio dans une décision du 30 juin 2008 affirme que la défectuosité était la cause de l'incident et déclare les fabricants responsables.

Les fabricants relèvent alors appel de cette décision. Ces derniers estiment que : « *la décision déférée a été rendue en violation des articles 15 et 16 du Code de procédure civile, en se fondant sur des pièces qui n'ont pas été intégralement communiquées en première instance, et sur un rapport d'expertise établit de manière non contradictoire et en conséquence non opposable* »[198]..

Dans son arrêt, la Cour d'appel de Bastia affirme : « *qu'en l'espèce, il est certain que les sociétés CRESSI SUB et TUBI ITALFLEX n'ont été ni appelées ni représentées aux opérations de l'expertise réalisée par Monsieur J...à la demande des services de gendarmerie dans le cadre de l'enquête pénale sur le décès de Madame I..., de sorte que ce rapport d'expertise leur est inopposable quand bien même leur aurait-il été communiqué dans le cadre de la présente instance* »[199].

Cet arrêt démontre la possible utilisation de l'expertise pénale dans le contentieux en responsabilité du fait des produits défectueux. Cependant, il convient tout de même de souligner le fait que, bien que cette expertise soit recevable à titre de preuve, celle-ci doit tout de même respecter le principe fondamental du contradictoire.

Une fois les expertises pénales menées, les procédures liées à l'action en responsabilité devant le juge judiciaire sont susceptibles de reprendre afin de permettre d'établir les responsabilités civiles. C'est dans ce contexte qu'intervient l'expertise judiciaire.

[198] Cour d'appel de Bastia, ch. Civ., 9 mars 2011, n°08-00778
[199] Ibid

Section 2 : L'intervention d'une expertise judiciaire dans un contentieux en responsabilité du fait des produit défectueux

La principale caractéristique de l'expertise judiciaire la différenciant de l'expertise amiable réside dans le fait que celle-ci soit ordonnée par un juge à la demande des parties ou directement par celui-ci. En effet, contrairement à la procédure amiable, c'est le juge qui mandate l'expert afin d'obtenir des éléments de preuves utiles pour juger l'affaire au fond.

Cette procédure est susceptible d'intervenir avant le procès ou pendant celui-ci.

La possibilité pour le juge d'ordonner une expertise judiciaire préventive avant tout procès est prévue à l'article 145 du Code de procédure civile[200]. Cette procédure se fait à la demande des parties, l'expertise ayant pour objectif d'apporter des éclairages sur un point de fait sur lequel les parties sont en désaccord, celles-ci doivent justifier d'un intérêt légitime. Ce motif légitime vient logiquement de la nécessité de se ménager des preuves et d'établir les causes de l'accident de la manière la plus précise et donc le plus rapidement possible. Cet intérêt s'apprécie en fonction de l'utilité de cette mesure dans l'hypothèse où une action serait engagée.

Cette expertise peut également être ordonnée pendant le procès. Le juge tient ce pouvoir de l'article 143 du Code de procédure civile qui prévoit que : « *Le juge a le pouvoir d'ordonner d'office toutes les mesures d'instruction légalement admissibles* »[201]. Celle-ci peut être ordonné par le juge des référés ou par le juge chargé de l'affaire au fond. Cette expertise ne peut être ordonnée que dans des mesures bien précises définies par l'article 146 du Code de procédure civile : elle ne peut être ordonnée sur un fait que si la partie qui l'allègue ne dispose pas de moyen d'éléments suffisants pour le prouver[202]. Le législateur a imposé ce cadre à l'expertise judiciaire ordonnée pendant le procès dans le but de maintenir au mieux la célérité de la procédure. En effet, ces mesures, bien que particulièrement utiles ont pour effet de ralentir considérablement les procédures.

En outre, il convient de préciser que même si les parties justifient de tous les éléments pour obtenir l'ordonnance d'une expertise de la part du juge, le choix d'ordonner cette mesure revient finalement au juge qui reste libre de décider s'il est nécessaire de recourir à une expertise. Cette

[200] Article 145 du Code de procédure civile

[201] Article 143 du Code de procédure civile

[202] Article 146 du Code de procédure civile

procédure est ainsi soumise à l'appréciation souveraine du juge qui évalue lui-même la légitimité des parties en cause à recourir à cette mesure d'instruction.

Il est également important de signaler que l'article 143 du Code de procédure civile[203] précise que ces mesures d'instruction doivent être légalement admissibles. Il convient ainsi pour l'expert de ne pas récolter ses éléments de preuve de manière illégale (écoutes téléphoniques, violation des règles du secret professionnel, …). Le troisième alinéa de l'article 244 du Code de procédure civile rappelle également cette règle en précisant que le technicien « *ne peut faire état que des informations légitimement recueillies* »[204].

Afin de mener à bien cette mission, il appartient au juge de désigner lui-même l'expert judiciaire. En principe, l'article 232 du Code de procédure civile[205] laisse la possibilité de désigner la personne qu'il souhaite tout à fait librement. Cependant, en pratique, celui-ci désigne souvent un expert figurant sur une liste dressée par la Cour de cassation ou la Cour d'appel. Les parties peuvent également soumettre au juge le nom de l'expert qu'elles aimeraient voir nommer.

Dans le contexte du contentieux aérien, une difficulté intervient au moment de désigner l'expert chargé de la mission. Comme pour les juges, il existe une possibilité de récusation des experts. Ce scénario est envisagé aux articles 234 et 235 du Code de procédure civile[206]. Ces articles précisent que les experts sont récusables pour les mêmes causes que les juges et que ceux-ci, s'ils s'estiment récusables doivent le signaler eux-mêmes au juge. Ainsi, afin de prendre connaissance des causes potentielles de récusation il convient de se rapporter aux dispositions relatives aux causes de récusation du juge situées à l'article L. 111-6 du Code de l'organisation judiciaire[207]. Les situations énumérées dans cet article englobent de manière assez large tous les cas de figure dans lesquels un conflit d'intérêts est susceptible d'affecter la mission de l'expert. Or, il n'existe que très peu d'experts aéronautiques en France ainsi, se pose rapidement la question du conflit d'intérêts. Tout d'abord, eu égard à la complexité technique des missions qui leur sont confiées, ceux-ci sont bien souvent ultra spécialisés. Certains sont ainsi reconnus pour leur compétence en aviation générale, d'autres en matière d'hélicoptère en encore d'avions

[203] Article 143 du Code de procédure civile

[204] Article 244 du Code de procédure civile

[205] Article 232 du Code de procédure civile

[206] Articles 234 et 235 du Code de procédure civile

[207] Article L.111-6 du Code de l'organisation judiciaire

commerciaux de dimension plus importante. Cette hyperspécialisation des experts assure une détermination précise de l'accident, cependant celle-ci contribue à la raréfaction du nombre d'experts aéronautiques disponibles. Si ceux-ci sont déjà peu nombreux et que chacun est spécialisé à un domaine précis, la possibilité de se retrouver dans une situation de conflit d'intérêts croît de manière considérable. Il semblerait en effet, que le fait de désigner comme expert compétent un expert ayant déjà été mandaté par une des parties en cause auparavant ne constitue pas une garantie suffisante en matière d'impartialité. Or, comme évoqué précédemment, et ce contrairement à l'expertise amiable, l'expertise judiciaire se doit de respecter les règles de la procédure civile et d'ainsi garantir l'impartialité de l'expert.

Enfin, une fois la mesure d'instruction exécutée, il revient au juge de poursuivre l'instance. Il se doit alors de soumettre aux parties l'avis de l'expert pour que celles-ci puissent faire des observations sur le rapport et ainsi garantir le principe du contradictoire.

Afin d'assurer le respect des règles de procédure civile indispensables à la préservation des droits fondamentaux des parties, de nombreuses règles ont été mises en place par le législateur afin de permettre d'encadrer au mieux la mission de l'expert judiciaire.

Section 3 : L'exécution de la mission de l'expert judiciaire

Dans le cadre de sa mission, l'expert judiciaire se doit de respecter plusieurs principes fondamentaux nécessaires à la bonne conduite du procès. En effet, le fait que cette expertise ait été ordonnée par le juge implique plus de contraintes procédurales que la simple expertise amiable.

L'article 237 du Code de procédure civile instaure une première série de conditions à respecter, l'expertise doit avoir été réalisée avec conscience, objectivité et impartialité[208].

En premier lieu, il reste fondamental de préciser à nouveau que dans le contexte d'une expertise judiciaire, l'expert sera tenu de respecter le principe du contradictoire tout au long de la procédure.

L'expert est également tenu d'effectuer sa mission en toute indépendance. Cette exigence est une fois de plus justifiée par le droit au procès équitable de l'article 6 de la Convention

[208] Article 237 du Code de procédure civile

européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales[209]. En effet, dans le cadre de l'expertise judiciaire le mandat donné par le juge impose à l'expert de respecter les mêmes obligations que le juge dans l'exercice de sa mission. Il convient pour le juge d'apprécier cette indépendance au regard des parties. Dans le contentieux aérien en responsabilité du fait des produits défectueux, cette obligation d'indépendance se retrouve, une fois de plus, confrontée à la réalité pratique et au manque d'experts aéronautiques.

En outre, l'expert doit exercer personnellement sa mission. Cette obligation trouve sa source dans le mandat du juge qui est imprégné d'un fort intuitu personae. En effet, le juge a désigné lui-même l'expert pour ses qualités, il convient donc que celui-ci exerce sa mission. Dans l'hypothèse où les questions posées dans le cadre de l'expertise nécessiteraient la présence d'un autre expert, le juge pourrait nommer un second expert.

En vertu de l'article 239 du Code de procédure civile, l'expert est également tenu d'une obligation de célérité et doit, au titre de cette obligation, respecter les délais fixés par le juge pour l'exercice de sa mission.[210]

Les différentes missions ainsi que les différentes prérogatives accordées à l'expert dans le cadre de sa mission se retrouvent aux articles 232 et s. du Code de procédure civile[211]. La mission de l'expert peut ainsi se faire par plusieurs moyens.

Tout d'abord celui-ci a la possibilité de recueillir des informations auprès de tiers en vertu de l'article 242 du Code de procédure civile[212]. Le recueil de ces informations peut se faire à l'écrit comme à l'oral. L'article oblige tout de même l'expert à mentionner les noms des personnes auditionnées ainsi que leurs liens éventuels avec les parties à l'instance. De surcroît, le respect du contradictoire étant une des priorités du législateur dans le déroulement de cette mesure, l'expert devra, bien évidemment, rendre compte de ces échanges aux parties afin qu'elles puissent en débattre.

---

[209] Article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et libertés fondamentales du 4 novembre 1950, entrée en vigueur en 1953

[210] Article 239 du Code de procédure civile

[211] Articles 232 et s. du Code de procédure civile

[212] Article 242 du Code de procédure civile

En vertu de l'article 243 du Code de procédure civile, il est possible pour l'expert de demander la communication de tous les documents aux parties et aux tiers[213]. A ce titre, les parties doivent mettre à la disposition de l'expert tous les documents que celui-ci estime nécessaire à l'exercice de sa mission.

L'expert a également la possibilité, dans le cadre de la préparation de son rapport, de procéder à des enregistrements sonores visuels ou audiovisuels[214].

Dans le cadre de sa mission, l'expert doit veiller à rester le plus impartial possible.

Dans le contexte des produits défectueux, cette expertise permet de débloquer bon nombre de situations. En effet, il est rare que la cause d'un accident soit facilement identifiable dans le cadre des incidents aéronautiques. De plus, le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux amène les demandeurs à prouver trois éléments distincts, ainsi, dans ce type de contentieux l'expert doit, en plus d'identifier les causes, déceler un potentiel défaut dans le produit responsable de l'accident. Il ne suffit en effet pas que le dommage soit imputable au produit lui-même ce qui rajoute de la complexité dans la mission de l'expert.

A l'issue de cette étude approfondie des faits, celui-ci aura la responsabilité de présenter un avis sur lequel le juge pourra appuyer sa décision.

Section 4 : La force juridique de l'avis rendu par l'expert

A l'issue de son enquête, l'expert a l'obligation de présenter les résultats de celle-ci par un rapport oral ou écrit.

En pratique, et d'autant plus en aéronautique où les résultats de l'expertise reposent généralement sur des éléments techniques, cet avis de l'expert se fait plutôt par écrit.

Ce rapport d'expertise se doit d'être le plus complet, précis et clair possible. En aéronautique, mais également dans les autres domaines, ces avis commencent par un rappel des faits puis l'avis de l'expert expose les différentes opérations effectuées pour déterminer la cause de l'accident ainsi que les causes identifiées comme étant responsables de celui-ci.

[213] Article 243 du Code de procédure civile

[214] Article 174 du Code de procédure civile

La garantie des droits fondamentaux à la défense assurée par l'encadrement de la mission de l'expert donne à cet avis une valeur considérable dans le procès.

La question de la valeur de l'expertise se pose au moment de la poursuite de l'instance après la réalisation de la mesure d'instruction ordonnée par le juge.

Il est tout d'abord crucial de préciser qu'en vertu de l'article 246 du Code de procédure civile, le juge chargé de l'affaire n'est pas lié par l'avis de l'expert[215]. Cependant, dans l'hypothèse où l'avis du juge serait contraire à celui de l'expert celui-ci aurait à motiver sa position et ainsi expliquer les raisons de cette divergence.

Il convient également de rappeler que cet avis, eu égard à toutes les règles de procédure lui étant applicable, constitue une pièce de procédure ce qui implique alors la confidentialité de celle-ci.

Ces règles de procédure imposées dans le cadre de la mission de l'expert garantissant notamment l'impartialité et le respect du contradictoire permettent au juge de fonder sa décision uniquement sur les résultats d'une expertise judiciaire. En aéronautique, cette pratique est d'ailleurs plutôt courante. Les contentieux aériens en produits défectueux reposant majoritairement sur la preuve d'éléments factuels, il est fréquent que le juge se fonde principalement sur l'expertise judiciaire et c'est d'ailleurs précisément cette pratique qui rend l'expertise judiciaire si déterminante en contentieux aérien des produits défectueux.

A titre d'illustration, la Cour d'appel de Lyon dans un arrêt du 2 décembre 2010, exonère la responsabilité du constructeur d'un ULM en raison de la faute de la victime en se fondant sur les résultats de l'expertise judiciaire. En l'espèce, l'expertise démontre « *clairement et exclusivement que la seule possibilité pour que Monsieur A ait pu être surpris par le démarrage intempestif de l'appareil est qu'il ait accidentellement actionné le démarreur électrique en ayant omis de débrancher la batterie alors qu'il effectuait la visite pré-vol manipulant l'appareil au sol.* » [216]

Le juge arrive alors à la conclusion suivante : « *il ressort de l'ensemble de ces éléments que la propulsion inopinée de l'appareil ayant occasionné le dommage n'a pu se produire qu'en raison d'une suite d'imprudences de Monsieur A ayant rendu défaillantes les sécurités de l'appareil, exactement caractérisées par les premiers juges. Le dommage résulte donc d'une utilisation anormale du produit par Monsieur B A qui ne pouvait être raisonnablement attendue*

[215] Article 246 du Code de procédure civile

[216] Cour d'appel de Lyon, 6ème chambre, 2 décembre 2010, n° 09/05406

et manifeste une faute de la victime de nature à exclure son droit à indemnisation.[217] » Cet arrêt démontre le caractère déterminant que peut avoir l'expertise judiciaire sur l'issue du contentieux en responsabilité des produits défectueux en aéronautique. En effet, en l'espèce celle-ci a permis d'exonérer totalement le producteur de sa responsabilité.

Si l'expertise technique occupe un rôle central dans la détermination des responsabilités par le juge, l'obligation pour les Etats membres de l'OACI de mener une enquête technique sur le fondement de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago de 1944[218] constitue également un outil particulièrement utile dans la détermination des causes de l'accident et est ainsi susceptible d'aiguiller le juge dans sa décision.

Chapitre 3 : L'utilisation de l'enquête technique prévue par l'Annexe 13 de la Convention de Chicago dans la détermination de la responsabilité civile du constructeur aéronautique

L'enquête technique menée conformément à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago de 1944[219] constitue un outil particulièrement intéressant en matière de détermination des causes d'un accident (Section 1). Cependant, bien que ce ne soit pas son but initial, celle-ci peut également par extension, s'avérer très utile dans la détermination des responsabilités (Section 2).

Section 1 : Le déroulement de l'enquête technique de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago

L'Annexe 13 de la Convention de Chicago de 1944 consacrée aux enquêtes sur les accidents et les incidents d'avion[220] a été transposée en droit européen ainsi qu'en droit français. Celle-ci institue à la charge des Etats l'obligation de mener une enquête technique à la suite de la survenance d'un accident aérien.

L'objectif initial de l'enquête est de déterminer les causes de l'accident. Les résultats de cette enquête paraissent alors dans un rapport rédigé par le bureau d'enquêtes chargé de l'investigation, qui dresse une liste de facteurs contributifs à l'accident et émet des

---

[217] Ibid

[218] Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

[219] Ibid

[220] Ibid

recommandations de sécurité à l'égard des différentes personnes impliquées dans l'incident afin de corriger ces comportements et prévenir de futurs crashs aériens.

Afin de comprendre l'utilité que peut revêtir l'enquête technique de l'Annexe 13 dans le contentieux en responsabilité du fait des produits défectueux, il convient tout d'abord d'étudier le déroulement de cette enquête.

Un des éléments fondamentaux abordé par l'Annexe est celui de la compétence des Etats chargés de mener l'enquête.

L'article 3.2 de l'Annexe place l'Etat d'occurrence au cœur de l'enquête[221]. En effet, l'incident s'étant déroulé sur son territoire, c'est logiquement que lui revient ce rôle. Ce choix de placer l'Etat d'occurrence dans une position centrale est tirée des règles traditionnellement utilisées en droit international privé qui retiennent l'existence d'un lien de rattachement fort entre le litige et le dommage afin de déterminer la loi et la juridiction compétente et ce, dans le but d'assurer la meilleure administration de la justice possible. Ainsi, l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu est le plus à même d'assurer la collecte des preuves dans les plus brefs délais, ce qui lui confère un lien de rattachement avec l'accident particulièrement fort et permet de mener l'enquête dans les meilleures conditions possibles. C'est d'ailleurs précisément pour cette raison que l'Annexe prévoit que l'Etat d'occurrence a, à sa charge, l'obligation de conserver les preuves.

L'article 4.1 de l'Annexe met également à la charge de l'Etat d'occurrence l'obligation de notifier l'accident aérien aux Etats suivants dans les plus brefs délais :

a) L'Etat d'immatriculation ;
b) L'Etat de l'exploitant ;
c) L'Etat de conception ;
d) L'Etat de construction[222]

[221] Article 3.2 de l'Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

[222] Article 4.1 de l'Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

En outre, il est nécessaire que celui-ci notifie l'OACI lorsque certaines conditions relatives à la taille de l'appareil sont remplies.

Il convient tout de même de préciser que cette liste d'Etat exclut complètement l'Etat des victimes. Celui-ci a simplement la possibilité de visiter le lieu de l'accident, d'accéder librement à tous les renseignements utiles dont l'Etat qui mène l'enquête approuve la divulgation et de recevoir une copie du rapport final.

L'urgence de la procédure implique l'absence d'écrit nécessaire à la notification. En pratique, cette notification se fait donc le plus souvent par téléphone. Cette notification comprend de nombreux éléments à communiquer aux Etats concernés relatifs à l'accident ainsi qu'à l'appareil[223].

Une fois la notification reçue par les Etats destinataires, ces derniers doivent faire parvenir tous les documents utiles à l'Etat d'occurrence. Ces derniers peuvent également signaler la désignation d'un représentant accrédité qui partira à l'enquête. Les représentants accrédités sont définis par l'Annexe comme étant : « *une personne désignée par un Etat, en raison des ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat* »[224]. Lorsqu'un Etat a la faculté de désigner un représentant accrédité, celui-ci détient la possibilité de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers. Cette possibilité pour les Etats de nommer des représentants accrédités signe le point de départ du processus de coopération internationale caractéristique des enquêtes de l'Annexe 13.

Concernant le déroulement de l'enquête à proprement parlé, l'Annexe prévoit que c'est à l'Etat d'occurrence qu'il revient en principe d'ouvrir une enquête sur les circonstances de l'accident. Celle-ci ajoute que l'Etat d'occurrence a la possibilité de déléguer totalement ou partiellement la conduite de l'enquête à un autre Etat. Dans ce contexte, l'organisme français chargé des enquêtes techniques de l'OACI, le BEA, est régulièrement sollicité pour son expertise.

L'Annexe précise que cette mission devra être effectuée de manière indépendante et sans restriction.

---

[223] Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

[224] Ibid

L'enquête se déroule ensuite en plusieurs étapes.

Tout d'abord, le bureau d'enquêtes de l'Etat chargé de l'investigation doit procéder à la collecte des preuves. Cette collecte passe par l'examen de l'épave si cela est possible, la collecte de témoignages ou encore l'inspection des lieux de l'accident. L'enquêteur va également examiner de manière très précise les enregistreurs de bord. En cas d'accident mortel, l'enquêteur aura également la possibilité de procéder à des autopsies des membres de l'équipage, du personnel et voire même des passagers. Dans l'hypothèse d'un accident avec survivants, les enquêteurs pourraient alors procéder à des examens médicaux, notamment afin de constater l'état physique et mental des membres de l'équipage.

En outre, l'enquêteur chargé de la mission a, à sa charge, une obligation de non-divulgation de certains éléments prévus à l'article 5.12 de l'Annexe[225]. Ils pourront cependant être inclus dans le rapport final si ces derniers sont déterminant dans la compréhension des causes de l'accident.

A l'issue de cette enquête, l'Etat chargé de celle-ci a la responsabilité de rédiger un rapport final. Tout d'abord, celui-ci devra transmettre un projet de rapport à l'Etat qui a ouvert l'enquête, l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception, l'Etat de construction et tous les Etats qui ont participé à l'enquête. Après réception du projet de rapport, ces derniers peuvent formuler des observations et les faire parvenir à l'Etat chargé de l'enquête.

Une fois le rapport final établi, l'Etat chargé de l'enquête enverra ce rapport à tous les Etats énumérés à l'article 6.4 de l'Annexe[226].

Ce rapport final sera rendu public dans les 12 mois. Ce rapport contient les explications relatives aux conditions dans lesquelles l'accident est survenu. Cependant, celui-ci formule également des recommandations de sécurité à l'égard des acteurs impliqués dans l'accident. La publicité de ce rapport s'explique par le but préventif et informatif de celui-ci.

Si en théorie le but de cette enquête est avant tout préventif et permet l'amélioration de la sécurité lors de l'exploitation d'un aéronef, il reste nécessaire de souligner que le rapport, élaboré de manière particulièrement précise, peut s'avérer très utile dans la compréhension des faits. Or, comme exposé plus tôt, les discussions en contentieux en responsabilité du fait des

[225] Article 5.12 de l'Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

[226] Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

produits défectueux dans le domaine de l'aéronautique portant sur des éléments factuels, ce rapport final peut apporter une aide considérable aux juges ainsi qu'aux parties à ce type d'action.

Section 2 : La détermination de la responsabilité civile grâce aux éléments soulevés par l'enquête technique

L'objectif initial de l'enquête est défini dès l'article 3.1 de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago de 1944 qui dispose que : « *L'enquête sur un accident ou incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités* »[227].

Les termes employés dans l'article sont d'une grande clarté et ne permettent pas d'interprétation particulière du texte. Il apparaît, de manière non équivoque, que le rapport issu de l'enquête technique de l'Annexe 13 n'a pas pour objectif de permettre la détermination des responsabilités.

Cependant, en pratique, en responsabilité du fait des produits défectueux dans l'aéronautique il est fréquent d'utiliser les rapports établis conformément à l'Annexe 13 afin de déterminer les responsabilités.

Tout d'abord, ce rapport étant effectué de manière très précise dans les conditions évoquées précédemment, il constitue ainsi un document incontournable dans la détermination des causes de l'accident qui permet par extension au juge de déterminer les différents individus impliqués dans le crash et d'ainsi déterminer les responsabilités de chacun.

De plus, ce rapport étant, dans la majorité des cas, le fruit d'une coopération internationale entre les différents bureaux d'enquête, cela lui confère une force importante. En effet, comme précédemment évoqué celui-ci constitue un consensus entre tous les Etats liés à l'accident. Ces derniers ont pu émettre des observations sur ce rapport, ainsi, les éléments publiés relatent les informations et les causes sur lesquels les Etats concernés par l'enquête ont tous exprimé leur accord. Le caractère international de ce rapport lui confère ainsi une grande crédibilité.

[227] Article 3.1 de l'Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

De plus, l'article 5.4 de l'Annexe qui définit les éléments à intégrer dans l'enquête affirme que : « *celle-ci comprendra normalement :*

a) *La collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;*
b) *S'il y a lieu, la formulation de recommandation de sécurité ;*
c) *Si possible, la détermination des causes et ou des facteurs contributifs ;*
d) *L'établissement d'un rapport final.* »[228]

Dans cet article, l'Annexe prévoit que l'enquête comprendra : « *si possible la détermination des causes et ou des facteurs contributifs*[229] ». Or, les éléments classiquement retenus en droit pour déterminer la responsabilité du fait des produits défectueux[230], sont la preuve d'un fait générateur, en l'espèce un défaut du produit, un dommage et un lien de causalité entre ces deux éléments. L'Annexe renvoie à la détermination des causes ou des facteurs contributifs ce qui peut se traduire par ces trois éléments. En effet, dans le cadre de la détermination des causes de l'accident, l'enquêteur aura à déterminer le fait générateur du dommage et à démontrer le lien de causalité entre les facteurs contributifs retenus et la survenance du crash. Au regard de tous ces éléments, il semble ainsi parfaitement logique que le rapport final établi conformément aux règles de l'Annexe 13, bien que ce ne soit pas son but initial, soit d'une grande aide dans la détermination des fautes et des responsabilités.

Classiquement, le rapport se présente en plusieurs parties. Tout d'abord, celui-ci effectue un rappel des faits. Dans un deuxième temps, il développe et explique les circonstances dans lesquelles est survenu l'accident. Enfin, le rapport se conclut par l'établissement d'une liste de causes, de facteurs contributifs à l'accidents ainsi que par l'émission de recommandations de sécurité à l'égard des différentes personnes impliquées dans l'accident.

Ce sont précisément ces points qui sont utilisés dans le contexte de la responsabilité du fait des produits défectueux par les conseils des producteurs afin de tenter de les exonérer ne serait-ce que partiellement de leur responsabilité. Tout d'abord, de manière évidente, l'identification de certains facteurs contributifs permet au producteur de s'exonérer si parmi ces derniers ne figure aucun défaut d'un produit. De la même manière, le fait qu'aucune recommandation de sécurité

---

[228] Article 5.4 de l'Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

[229] Ibid

[230] Article 1245-8 du Code civil

ne soit émise à l'encontre du producteur peut constituer un indice sur la non-imputabilité du dommage au produit de celui-ci.

La jurisprudence française a d'ailleurs appuyé certaines de ses décisions en responsabilité du fait des produits défectueux dans le domaine de l'aéronautique sur des éléments de ces enquêtes.

A titre d'exemple, l'arrêt du 28 novembre 2018 rendu par la 1re chambre civile de la Cour de Cassation à propos du partage de responsabilité potentiel dans le crash du 28 décembre 2014 d'Air Asia semble s'appuyer sur le rapport afin de refuser d'exonérer partiellement le producteur en raison du fait d'un tiers ayant concouru à la réalisation du dommage. Elle affirme en effet à propos de l'arrêt attaqué que « *selon l'arrêt, le rapport technique relève que, dans cette hypothèse, le module RTLU doit être remplacé, ce qui n'a pas été le cas pour l'avion litigieux ; qui constate enfin que le simple fait que la société Airbus ait amélioré le module RTLU depuis 1993 et à deux reprises avant la construction de l'avion, lequel était équipé du module ainsi modifié, ne permet pas de considérer que cette société avait connaissance d'une absence de fiabilité de cet élément* »[231].

Celle-ci affirme ici explicitement que la décision cassée rendue par la Cour d'appel d'Angers le 10 janvier 2017[232] s'appuyait sur le rapport d'enquête technique établi par le bureau d'enquête indonésien. Cette décision, ainsi que celle de la Cour d'appel démontrent le caractère déterminant des rapports d'enquête et illustrent parfaitement l'usage pratique de ces rapports techniques dans le contexte de la responsabilité du fait des produits aéronautiques défectueux.

[231] Cass. 1re civ., 28 novembre 2018, n°17-14.356, Bull

[232] Cour d'appel d'Angers, Chambre a - civile, 10 janvier 2017, n° 16/01396

Conclusion

Ainsi, au regard de tous ces éléments, la responsabilité du fait des produits défectueux appliquée au contentieux aérien revêt un grand nombre de spécificités. Si la jurisprudence a d'ores et déjà répondu à certaines interrogations inhérentes à l'application du régime au domaine de l'aéronautique, de nombreuses questions méritent toujours un éclairage.

Celle-ci a en effet apporté de multiples réponses aux problèmes soulevés par le contentieux aérien en responsabilité du fait des produits défectueux comme la question de la prise en compte des manuels d'instruction dans la notion de produit qui semble être aujourd'hui clairement identifiés comme faisant partie de l'appareil et étant à ce titre considérés comme des produits défectueux.

Cependant, malgré l'abondante jurisprudence, la question des conditions nécessaires à l'établissement du lien de causalité reste en suspens. En effet, la jurisprudence vacillante en la matière ne permet toujours pas de déterminer clairement les éléments constitutifs de celui-ci.

Également, en matière de faute de la victime, la jurisprudence très fluctuante en matière d'appréciation de la faute des usagers professionnels ou non laisse les parties aux contentieux aériens en responsabilité du fait des produits défectueux dans une situation de grande incertitude.

Enfin, la Cour d'appel de Californie ayant récemment rendue une décision en date du 13 août 2020[233] dans laquelle celle-ci assimile l'entreprise Amazon au producteur dans sa qualité de livreur laisse présager un élargissement de la notion de producteur vis-à-vis duquel il convient de se montrer prudent dans l'attente de décision ultérieure. En effet, si l'opérateur du transport des marchandises peut voir sa responsabilité engagée sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux en droit américain, les conséquences sur le régime actuel seraient majeures.

[233] Cour d'appel de Californie, Angela Bolger contre Amazon, 13 août 2020

Bibliographie

I. Textes juridiques

A. Traités internationaux

- Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International
- Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale
- Annexe 8 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Navigabilité des aéronefs, juillet 2018, 12ème édition
- Convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits
- Annexe 13 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale : Enquête sur les accidents et incidents d'avion, juillet 2018, 12ème édition

B. Textes européens

- Directive n°85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux
- Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale
- Règlement (UE) N°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)
- Règlement (UE) N°1215/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I bis)
- Règlement (CE) N º 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)
- Commission des Communautés Européennes, Proposition de Règlement du Parlement Européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II ») du 22 juillet 2003, 2003/0168
- Convention de sauvegarde des droits de l'homme et libertés fondamentales du 4 novembre 1950, entrée en vigueur en 1953

C. Textes nationaux

a. Textes français

- Code civil
- Code de Procédure civile
- Projet de loi relatif à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur et à la responsabilité du fait des produits défectueux, présenté au nom de M. Jean-Pierre Raffarin par M. Dominique Perben, n°358 (2003-2004), déposé le 16 juin 2004
- Code de procédure pénale
- Code de l'organisation judiciaire

b. Textes américains

- Tennessee Code, Title 29 – Remedies and Special Proceedings, Chapter 28 – Product Liability Actions, 102 – Definitions, (6)

I. – Jurisprudence

A. Jurisprudence européenne

- CJCE, 9 février 2006, Declan O'Byrne contre Sanofi Pasteur MSD Ltd et Sanofi Pasteur SA., aff. C-127/04, ECLI:EU:C:2006:93
- CJUE, 5 mars 2015, Boston Scientific Medizintechnik GmbH contre AOK Sachsen-Anhalt – die Gesundheitskasse, Betriebskrankenkasse RWE, aff. C-503/13 et C-504/13, ECLI:EU:C:2015:148
- CJCE, 25 avril 2002, Commission des Communautés Européennes contre République Française, aff. C-52/00, ECLI:EU:C:2002:252
- CJCE, 14 mars 2006, Commission des Communautés Européennes contre République Française, aff. C-177/04, ECLI:EU:C:2006:173
- CJCE, 10 janvier 2006, Skov Æg contre Bilka Lavprisvarehus A/S et Bilka Lavprisvarehus A/S contre Jette Mikkelsen et Michael Due Nielsen, aff. C-402/03, ECLI:EU:C:2006:6
- CJCE, 10 mai 2001, Henning Veedfald contre Ahrus Amtskommune, aff. 203/99, ECLI: ECLI:EU:C:2001:258

- CJCE, 2 décembre 2009, Aventis Pasteur SA contre OB, aff. C- 358/08, ECLI: ECLI:EU:C:2009:744
- CJCE, Moteurs Leroy Somer contre Dalkia France, Ace Europe, aff. C-285/08, ECLI:EU:C:2009:351
- CJUE, N. W, L. W et C. W contre Sanofi Pasteur MSD SNC, aff. C-621/15, ECLI:EU:C:2017:484
- CJCE, 16 juillet 2009, Zuid-Chemie BV contre Philippo's Mineralenfabriek NV/SA., aff. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475
- CJCE, 30 novembre 1976, Handelskwekerij G. J. Bier BV contre Mines de potasse d'Alsace SA., aff. 21-76, ECLI:EU:C:1976:166
- CJUE, arrêt du 16 janvier 2014, Andreas Kainz contre Pantherwerke AG, aff. C-45/13, ECLI:EU:C:2014:7

B. Jurisprudence nationale

- Cass., Chambre mixte, 7 juillet 2017, n°15-25.651, Bull.
- Cass. 1re civ., 22 octobre 2009, n° 08-15.171, Inédit
- Cass. 1re civ., 7 novembre 2006, n° 05-11.604, Bull.
- Cass. 1re civ., 4 février 2015, n°13-27.505, Bull.
- Cass. 1re civ., 4 février 2015, n° 13-19.781, Bull.
- Cass. 1re civ., 26 novembre 2014, n° 13-18.819, Bull., JurisData n° 2014-028854
- Cass. ch. comm., 24 juin 2008, n° 07-11.744, Bull.
- Cour d'appel de Douai, Chambre 1 section 1, 5 septembre 2019, n° 18/02976
- Cour d'appel de Toulouse, 3ème chambre, 2 octobre 2019, n° 18/04517
- Cour d'appel de Rennes, 2ème chambre, 6 septembre 2019, n° 16/03093
- Cass. 1re civ., 14 novembre 2018, n° 17-23.668
- Cass. 1re civ., 22 octobre 2009, n° 08-15.171
- Cass. 1re civ., 27 juin 2018, n° 17-17.469, Bull.
- Cass. 1re civ., 29 mai 2013, n° 12-20903, Bull.
- Cass. 1re civ., 28 novembre 2018, n°17-14.356, Bull.
- Cass. 1re civ., 30 novembre 2004, n° 01-14.314, Bull.
- Cour d'appel de Rennes, 4 juillet 2008, n° 07/05065
- Cour d'appel de Limoges Chambre civile, 4 mars 2015, n°14/00193
- Cour d'appel de Lyon, 6ème chambre, 2 décembre 2010, n° 09/05406
- Cass. 1re civ., 27 novembre 2019, n° 18-16.537, Bull.

- Cass. 1re civ., 15 mars 2017, n° 15-27.740 : JurisData n° 2017-004673
- Cass. 1re civ., 11 juillet 2006, n° 04-18.644, Bull., JurisData n° 2006-034554
- Cass. 1re civ., 4 mars 2015, n° 13-17.392, Bull., JurisData n° 2015-004019
- Cour d'appel de Toulouse, 12 mars 2013, n° 11-03.207
- Cass. 1re civ., 13 avril 1999, n°96-19.733, Bull.
- Cass. 3ème civ., 3 février 2010, n°09-10.631, Bull.
- Cass. chambre mixte, 28 septembre 2012, n°11-18.710, Bull.
- Cass. 2ème civ., 13 septembre 2018, n°17-20.099, Bull.
- Cass. 1re civ., 4 mai 2017, n°16-15.451
- Cour d'appel de Bastia, ch. Civ., 9 mars 2011, n°08-00778
- Cour d'appel d'Angers, Chambre a - civile, 10 janvier 2017, n° 16/01396

C. Jurisprudence internationale

a. Jurisprudence américaine

- United States Court of Appeals for the Ninth Circuit, 30 octobre 2000, Sue Caldwell; Seiichi Hanami; Micronesian Aviation Corporation, Macaw Helicopter Company contre Enstrom Helicopter Corporation n°99-15746
- United States District Court Virginia, 7 décembre 2005, Colgan Air Inc. contre Raytheon Aircraft Compagny, n°1:05CV213
- Cour d'appel de Californie, Angela Bolger contre Amazon, 13 août 2020

II. Ouvrages

- T. Hartley, "*International Commercial Litigation: Text, Cases and Materials on Private International Law"*, Cambridge University Press, 2ème ed., 2015, p.303-324, doi:10.1017/CBO9781316155776.014
- T. Moussa, F. Arbellot, M-L Belaval, F. Delbano, J-L Fournier, J-P Martin, P. Matet, V. Norguin, F. Renault-Malignac, O. Salati, V Vigneau, « *Droit de de l'expertise 2020/2021* », Dalloz Action, 4ème édition, 09/2020

III. – Répertoires et encyclopédies

- J. Huet, Fasc. 2020 : « *Responsabilité du fait des produits défectueux (Directive du 25 juillet 1985 et loi du 19 mai 1998 telle que modifiée en 2004 et 2006) – Objectifs et portée de la directive 85/374/CEE du 25 juillet 1985. – Transposition par la loi n° 98-*

389 du 19 mai 1998 et articulation avec le droit national », Jurisclasseur Europe traité, 15 février 2017

- J. Revel, Fasc. 436-10 : « *Produits défectueux* », Jurisclasseur Responsabilité civile et Assurances, 5 mai 2011, dernière mise à jour : 27 mai 2019
- S. Charpentier, J-L Fraudin, Fasc. 10 : « Expertise », V° Expertise, Jurisclasseur Procédures Formulaire, 18 juillet 2017, dernière mise à jour : 15 avril 2019

IV. – Articles

- Lord Cockfield au nom de la Commission des Communautés européennes, Question écrite n°706/88, « *Responsabilité du fait des produits défectueux dans le secteur des logiciels* », Journal officiel des Communautés européennes, 8 mai 1989, p. 49
- « *Conflits de juridiction : exclusion de l'appel en garantie du constructeur d'aéronefs contre le transporteur aérien du champ d'application de la Convention de Varsovie* » à propos de Cass. Civ. 1, 4 mars 2015, n°13-17.392, Le quotidien du 11 mars 2015, Transport, Lexbase
- Julie Traullé, « *Le fait du tiers dans la responsabilité du fait des produits : l'occasion manquée* », Gazette du Palais n°15 p.28, 16 avril 2019
- « *Le crash du Boeing 737 max de Lion Air en partie lié à un défaut de conception, selon l'enquête indonésienne* », Le Point, 25 octobre 2019

V. – Commentaires de jurisprudence (ne pas oublier la référence de l'arrêt commenté)

- J-S. Borghetti, « On n'échappe pas à la responsabilité du fait des produits défectueux ! », Revue des contrats n°04, p.15, 7 décembre 2017
- M. Barba, « Coopération judiciaire civile : le for délictuel face aux impératifs de cohérence (à propos de CJUE, 16 janvier 2014, C-45/13, Kainz) », publié par le Réseau Universitaire européen dédié à l'étude du droit de l'Espace de liberté, sécurité et justice (ELSJ), 19 janvier 2014

- J. Sagot-Duvouroux, « Compétence internationale des juridictions et responsabilité du fait des produits défectueux » à propos de CJUE, 16 janvier 2014, C-45/13, Kainz, Journal d'actualité des Droits Européens, 18 avril 2014
- C. Paulin, « Appel en garantie du transporteur aérien : compétence juridictionnelle » à propos de Cass. Civ. 1, 4 mars 2015, n°13-17.392, Hebdo édition affaires n°427 : Transports, Chronique de droit des transports, 11 juin 2015
- N. Ciron, « L'inapplicabilité de la Convention de Varsovie dans les rapports entre le constructeur d'aéronefs et le transporteur » à propos de Cass. Civ. 1, 4 mars 2015, n°13-17.392, RGDA n°112b6, p.213, 1er avril 2015
- O. Cachard, « Transports aériens – L'appel en garantie du transporteur aérien extra-communautaire par un avionneur actionné en responsabilité du fait des produits défectueux » à propos de Cass. Civ. 1, 4 mars 2015, n°13-17.392, La Semaine Juridique Edition générale n°21, 25 mai 2015

VI. – Rapports publics

- M. W.L.M Reese, « Rapport explicatif », sur la Convention de La Haye de 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits défectueux, mars 1973
- KNKT, bureau d'enquêtes indonésien, Rapport d'enquête accident, 29 octobre 2018
- Joint Authority technical Review, Boeing 737 Max flight control system, 11 octobre 2019
- The House Committee on Transportation and Infrastructure, Preliminary investigative findings on the Boeing 737 max aircraft, mars 2020

VII. – Sites internet

- Site officiel de la Conférence de la Haye de droit international privé, https://www.hcch.net/fr/home
- Dictionnaire du droit privé par Serge Braudo, Conseiller honoraire à la Cour d'appel de Versailles https://www.dictionnaire-juridique.com

Table des matières

Introduction 7

Partie 1 : Le champ d'application de la responsabilité du fait des produits défectueux . 11

Titre 1 : Le champ d'application matériel de la responsabilité du fait des produits défectueux 11

Chapitre 1 : Le défaut de sécurité du produit comme fait générateur de la responsabilité du producteur 11

Section 1 : Une interprétation extensive de la notion de produit 12

Section 2 : L'exigence d'un défaut de sécurité 15

Section 3 : L'interprétation extensive de la notion de producteur 20

Chapitre 2 : La réparation d'un dommage survenu du fait du produit défectueux 24

Chapitre 3 : La question du lien de causalité entre le produit défectueux et le dommage 29

Chapitre 4 : Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit du producteur. 33

Section 1 : Les causes d'exonération de l'article 1245-10 du code civil 33

Section 2 : L'exonération du producteur en cas de faute de la victime..... 36

Section 3 : La question de l'exonération du producteur en cas de fait du tiers ayant concouru à la réalisation du dommage 39

Chapitre 5 : L'encadrement de la responsabilité du producteur dans un double délai 41

Titre 2 : Les difficultés rencontrées dans le cadre de contentieux internationaux en responsabilité du fait des produits défectueux 44

Chapitre 1 : La détermination de la juridiction compétente dans le cadre de la responsabilité du fait des produits défectueux 45

Section 1 : L'application du règlement Bruxelles I bis dans le cadre des contentieux entre Etats membres de l'Union européenne..... 45

Section 2 : L'application des règles de compétence de la Convention de Varsovie dans l'hypothèse d'un appel en garantie du constructeur contre le transporteur..... 52

Chapitre 2 : La détermination de la loi applicable dans le cadre du contentieux de la responsabilité des produits défectueux 56

Section 1 : La détermination de la loi applicable dans le cadre d'un contentieux entre les parties à la Convention de la Haye du 2 octobre 1973 57

Section 2 : La détermination de la loi applicable dans les contentieux entre pays non parties à la Convention de la Haye 63

Partie 2 : La mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux dans le contexte du contentieux aérien 68

Titre 1 : Le rôle préventif de la certification 68

Chapitre 1 : L'objet de la certification 68

Chapitre 2 : Le rôle central des organes de certification 71

Titre 2 : Les différents modes d'obtention de preuves 74

Chapitre 1 : L'expertise amiable comme élément de preuve des éléments constitutifs de la responsabilité du fait des produits défectueux en contentieux aérien 75

Section 1 : L'intérêt d'une expertise amiable dans le contentieux de la responsabilité du fait des produits défectueux 75

Section 2 : La valeur juridique de l'expertise amiable dans le contentieux civil 77

Chapitre 2 : L'expertise judiciaire nécessaire à l'établissement des éléments constitutifs de la responsabilité du fait des produits défectueux dans le contentieux aérien 79

Section 1 : L'ordonnance prioritaire d'une expertise pénale en cas de dommages corporels 80

Section 2 : L'intervention d'une expertise judiciaire dans un contentieux en responsabilité du fait des produit défectueux 82

Section 3 : L'exécution de la mission de l'expert judiciaire 84

Section 4 : La force juridique de l'avis rendu par l'expert 86

Chapitre 3 : L'utilisation de l'enquête technique prévue par l'Annexe 13 de la Convention de Chicago dans la détermination de la responsabilité civile du constructeur aéronautique 88

Section 1 : Le déroulement de l'enquête technique de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago 88

Section 2 : La détermination de la responsabilité civile grâce aux éléments soulevés par l'enquête technique 92

Conclusion **95**

Bibliographie **97**

Table des matières **103**

Résumé :

Le présent mémoire porte sur les différentes difficultés rencontrées dans le cadre de l'application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux à la pratique aéronautique. Les éléments inhérents au contentieux aérien rendent parfois l'application de ce régime très complexe. Il est ainsi nécessaire de se questionner sur l'impact des diverses caractéristiques du domaine du droit aérien (international, coûteux, médiatisé, technique, …) afin d'identifier les points les plus complexes de l'application du régime des produits défectueux au domaine de l'aéronautique.

Summary :

This paper deals with the various difficulties encountered in the application of the product liability regime to aviation practice. The elements inherent in aviation litigation sometimes make the application of this regime very complex. It is therefore necessary to examine the impact of the various characteristics of air law (international, costly, high-profile, technical, etc.) in order to identify the most complex aspects of the application of the product liability regime to the field of aeronautics.