

[Jurisprudence] Promenade aérienne gratuite et responsabilité du pilote en cas d'accident : non-application des règles de la responsabilité civile

Réf. : Cass. civ. 1, 8 avril 2021, n° 19-21.842, F-P (N° Lexbase : A13144PD)

[Jurisprudence] Promenade aérienne gratuite et responsabilité du pilote en cas d'accident : non-application des règles de la responsabilité civile. Lire en ligne : <https://www.lexbase.fr/article-juridique/68291063-jurisprudencepromenadeaeriennegratuiteetresponsabilitedupiloteencasdaccidentnonapplic>

Copier

par Pascal Dupont, Docteur en droit et Ghislain Poissonnier, Magistrat

le 27 Mai 2021

Mots clés : promenade aérienne • vol effectué à titre gratuit • transport aérien • accident aérien • responsabilité aérienne • Convention de Varsovie • Code des transports

Le 8 avril 2021, la Cour de cassation a jugé qu'« une promenade aérienne effectuée par un particulier à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis aux seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et que la responsabilité de ce particulier ne peut être engagée que si la victime prouve qu'il a commis une faute ». Ce faisant, elle retient une conception extensive de la notion de transport aérien, qui couvre les vols effectués à titre gratuit dans le cadre des aéroclubs.

L'arrêt rendu le 8 avril 2021 par la première chambre civile de la Cour de cassation illustre une nouvelle fois la complexité de la question de la réparation des dommages corporels liés aux accidents aériens. Ces derniers représentent, pour les seules activités qualifiées de transport aérien, près d'une centaine de morts ou de blessés chaque année en France [1]. Elles génèrent fréquemment des actions en justice engagées à des fins

indemnitaires. Compte tenu de l'aspect central de la détermination de la responsabilité, le juge saisi doit alors s'intéresser à la qualification du vol concerné. L'exercice n'est pas toujours aisé, l'activité aéronautique pouvant prendre diverses formes, ayant pour but bien souvent le déplacement de passagers et de marchandises mais aussi la plaisance, l'apprentissage du pilotage, le sport, la prise de photographies, la lutte contre l'incendie, l'épandage d'insecticides, etc. [2].

Le 26 juillet 2007, l'aéronef de l'association aéroclub du bassin d'Arcachon s'est écrasé, provoquant la mort du pilote et de ses trois passagers. L'expertise réalisée dans le cadre de l'information judiciaire ouverte n'a pas mis en évidence de faute commise par l'association aéroclub ou par le pilote. Le 27 mars 2015 (soit près de huit ans après les faits), les ayants-droits de deux des passagers ont assigné en indemnisation devant le tribunal de grande instance de Bordeaux l'association aéroclub ainsi que la fille du pilote, qui a appelé en la cause l'assureur de ce dernier. Le tribunal a rejeté la demande en indemnisation et les ayants-droits des passagers ont formé appel. Par un arrêt du 27 juin 2019 [3], la cour d'appel de Bordeaux a condamné l'héritière du pilote à leur verser une partie des indemnités réparatrices sollicitées. Elle a considéré, en premier lieu, que le vol litigieux était un vol dit circulaire qui ne pouvait être qualifié de « transport aérien » au sens du Code des transports, aux motifs qu'il n'avait pas pour objet d'amener des passagers d'un point de départ vers un point de destination et qu'il ne s'agissait pas, non plus, d'un baptême de l'air ni d'un vol à titre onéreux. Elle a considéré, en second lieu, que la responsabilité du pilote, en l'absence de faute de sa part, devait être retenue sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil (N° Lexbase : L5903LWK devenu C. civ., art. 1242 N° Lexbase : L0948KZ7).

Contestant cette décision, l'héritière du pilote se pourvoit en cassation en présentant un argument principal tenant à ce qu'une promenade aérienne, fût-elle effectuée par un particulier, à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 [4] (dite Convention de Varsovie). Ainsi,

selon elle, « en ayant jugé que le vol dont s'agissait, dans lequel le pilote et trois passagers avaient trouvé la mort, ne constituait pas un transport aérien, au motif qu'il s'agissait d'un vol circulaire, la cour d'appel a violé l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile (N° Lexbase : L5745HD7), devenu l'article L. 6421-4 du Code des transports (N° Lexbase : L6160INH) ».

Le 8 avril 2021, la première chambre civile casse et annule l'arrêt précité aux motifs qu'« une promenade aérienne effectuée par un particulier à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis aux seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et que la responsabilité de ce particulier ne peut être engagée que si la victime prouve qu'il a commis une faute ».

Cette décision présente un double intérêt. D'une part, elle se prononce sur la nature du vol concerné, en retenant qu'il s'agit d'un transport aérien, même si aucun contrat de transport n'a été conclu dans les faits de l'espèce et que le but du vol n'était manifestement pas – stricto sensu – d'acheminer des passagers à un point de destination, s'agissant d'une promenade aérienne effectuée à titre gratuit (I). D'autre part, elle écarte le régime de la responsabilité de droit commun prévu par le Code civil au profit de celui de la responsabilité aérienne (II). La Cour de cassation retient ainsi une conception plutôt extensive de la notion de transport aérien, qui s'inspire des spécificités propres à l'activité aéronautique.

I. Une promenade aérienne effectuée à titre gratuit constitue un transport aérien

En cas d'accident aérien, la qualification d'un vol est essentielle en ce qu'elle conditionne le régime de responsabilité associé à la réparation des dommages corporels ou matériels subis. Le vol qualifié de transport aérien se voit alors appliquer les règles du droit aérien, tandis que celui qualifié d'opération de non-transport se voit appliquer la réglementation de droit commun. L'article L. 6400-1 du Code des transports (N° Lexbase : L6183INC), définit « le transport aérien » comme consistant « à acheminer par aéronef

d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou du courrier ».

À cet égard, on considère en général que le transport aérien est le principe et que les opérations de non-transport sont l'exception [5]. Aussi, la victime d'un accident qui désire se voir appliquer le régime de droit commun terrestre, souvent plus favorable que celui du droit aérien, est-elle tenue de faire la preuve qu'il s'agissait bien d'une opération de non-transport.

Pour autant, il existe des catégories de vols qui ne s'analysent pas comme des transports aériens. Tel est le cas des vols circulaires ou locaux mentionnés par le Code de l'aviation civile qui désignent des vols sans escale [6] qui ont pour caractéristiques d'être internes (par opposition aux vols internationaux) ou domestiques et d'entrer dans le champ d'application de la Convention de Varsovie.

Dans cette affaire, le tribunal de grande instance de Bordeaux avait considéré le vol comme un transport aérien soumis à l'article L. 6400-1 du Code des transports.

À l'inverse, et suivant en cela l'argumentaire des ayants-droits des passagers, la cour d'appel de Bordeaux a jugé que, au regard des éléments de l'expertise réalisée après la chute de l'aéronef, le vol concerné ne pouvait être qualifié de transport aérien aux motifs qu'il n'avait pas pour objet d'amener des passagers d'un point de départ vers un point de destination. Elle a estimé qu'il ne s'agissait pas non plus d'un vol circulaire effectué autour de l'aérodrome ou d'un baptême de l'air.

La distinction faite par la cour d'appel entre baptême de l'air et vol circulaire n'était guère convaincante. Seuls deux types de vol sont définis avec précision par les codes de l'aviation civile et des transports : d'un côté, les vols qualifiés de transports aériens, et d'un autre, les vols dits circulaires ou locaux, effectués à titre onéreux au sein d'un aéroclub. Ces derniers sont définis par l'article. D. 510-7 du Code de l'aviation civile (N° Lexbase : L4403AWY), selon lequel « afin d'encourager le développement de l'aviation légère, un aéroclub peut faire effectuer, en avion ou en hélicoptère,

par des membres bénévoles, des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions fixées ci-après. Le vol local est, pour l'application du présent article, un vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ ».

La cour d'appel notait cependant de manière plus convaincante que le vol litigieux avait été réalisé à titre gracieux par un pilote bénéficiant de l'usage de l'aéronef en tant que membre de l'aéroclub et emmenant des passagers à titre amical, conditions qui sont exclusives de la notion de transport aérien et de celles de vol local donc du régime de la Convention de Varsovie qui lui est associé pour ce qui concerne la réparation des dommages subis au cours d'un accident [7].

En somme, selon elle, la gratuité et le caractère amical du vol sont des éléments déterminants. Il est vrai qu'en droit aérien, la qualité de passagers suppose normalement la conclusion d'un contrat de transport aérien [8] qui faisait défaut en l'espèce. Ainsi, l'article 1^{er} de la Convention de Varsovie – tout comme le même article dans la Convention de Montréal [9] – vise les opérations de transport international des passagers et de leurs bagages par une entreprise de transport aérien contre rémunération. Ne satisfait pas à la première condition de transport par une entreprise de transport aérien le déplacement à bord d'un aéronef appartenant à un aéroclub [10]. La seconde condition qui veut que le transport soit effectué contre rémunération exclut les transports bénévoles, mais encore ceux pour lesquels aucun prix n'a été versé [11]. Les vols de loisirs tels les baptêmes de l'air [12], ou encore les promenades aériennes [13] sont traditionnellement assimilés à des contrats de transport dans la mesure où ils s'effectuent en contrepartie d'une rémunération [14]. Mais la notion de passager s'étend à d'autres activités que celle des compagnies aériennes à condition que le déplacement constitue l'objet du vol. Pour les vols effectués dans des aéroclubs où les activités peuvent être très diverses, la qualité de transporteur aérien n'implique pas nécessairement un trajet d'un point d'origine à un point de destination et englobe les déplacements circulaires, c'est-à-dire ceux qui comportent un

même point de départ et d'arrivée. Néanmoins, la qualification de transport aérien peut être écartée dans l'hypothèse où le passager participe de façon active au pilotage ou aux vols techniques d'essai [15].

En décidant qu'une promenade aérienne – donc un vol d'agrément – effectuée par un particulier à titre gratuit constitue un transport aérien, la première chambre civile se livre à une interprétation extensive de la définition du transport aérien telle qu'elle résulte de l'article L. 6400-1 du Code des transports. Dans cette définition, l'absence de relation contractuelle entre les parties au litige n'entre pas en ligne de compte.

La réponse donnée par le juge de cassation s'inscrit dans le prolongement de différentes décisions rendues à l'occasion de contentieux relatifs à des accidents aériens, décisions qui appliquent de manière plutôt extensive la réglementation aérienne.

La Cour de cassation a ainsi jugé en 2007 que le vol d'agrément d'un aéronef appartenant à l'aéro-club de Bastia pouvait constituer un transport aérien soumis aux dispositions de l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile qui régit la responsabilité du transporteur lorsque le transport aérien est effectué à titre gratuit [16]. En 2011, elle a considéré que « tout transport aérien de personnes, même effectué à titre gratuit, est soumis en application de l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile aux dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 » [17]. Elle a validé un arrêt d'appel n'ayant pas retenu la qualification de transport aérien pour un vol d'ULM dont l'objet principal était la réalisation d'un travail aérien et non un simple déplacement d'un point à un autre, qui n'avait pu donner lieu à la conclusion d'un contrat de transport aérien avec l'aéroclub [18]. Enfin, en 2019, la Chambre criminelle de la Cour de cassation, dans le cadre de poursuites engagées contre le pilote privé d'un avion d'aéroclub ayant emmenés trois passagers à titre gratuit en vue d'effectuer une promenade aérienne au-dessus du bassin d'Arcachon et qui s'était écrasé peu après le décollage, occasionnant des blessures au quatre occupants de l'appareil, a retenu qu'il se déduit de l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile devenu L. 6421-4 du Code des transports, qu'une promenade aérienne, fût-elle effectuée par un

particulier, à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et que l'action en réparation d'un tel accident aérien échappe à la compétence matérielle des juridictions répressives [19].

II. En cas d'accident, les règles la responsabilité du droit commun ne s'appliquent pas

Dans cette affaire, les parties soutenaient que deux régimes de responsabilité radicalement différents étaient susceptibles de s'appliquer : celui de la responsabilité aérienne ou celui du droit commun de la responsabilité civile (qui résulte du Code civil). Rappelons que le régime spécial de la responsabilité aérienne actuellement en vigueur résulte de la loi n° 57-259, du 2 mars 1957, relative à la responsabilité du transporteur en cas de transports aériens. La Convention de Varsovie constitue souvent un pôle d'attraction pour les législateurs nationaux [20]. Tel a été le cas en France, où la loi du 2 mars 1957 a rendu applicables, aux transports aériens internes français, les dispositions du chapitre III de la Convention de Varsovie intitulé « Responsabilité du transporteur ». Ces dispositions ont été reprises à l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile [21]. Cet article, applicable à la date des faits de cette affaire, a été abrogé par l'ordonnance du 28 octobre 2010, relative à la partie législative du Code des transports [22], et est devenu l'article L. 6421-4 du Code des transports.

En l'espèce, la distinction entre ceux deux régimes est capitale, dans la mesure où aucune faute commise, soit par l'aéroclub, soit par le pilote, n'avait pu être rapportée par l'expertise.

Dans la première hypothèse défendue par l'héritière du pilote, l'article 17 de la Convention de Varsovie pose le principe de la responsabilité du transporteur aérien pour un « dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement ». En d'autres termes, le passager qui subit un dommage est dispensé de rapporter la preuve de la faute du transporteur. En cas d'accident aérien, la

règle ici posée est généralement appliquée, car la plupart des transports aériens sont effectués à titre onéreux. La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien en application de la Convention de Varsovie est fondée, en toute hypothèse, sur une faute présumée et ne dépend pas ici de l'étendue du dommage invoqué par la victime. La jurisprudence se montre particulièrement exigeante pour admettre que la présomption de faute puisse être renversée [23]. Ainsi en cas de dommage d'origine inconnue, elle estime que le transporteur demeure responsable [24].

Toutefois, le législateur français a souhaité alléger le régime strict de la responsabilité du transporteur lorsque le passager profite de la gratuité d'un vol. L'article L. 6421-4 du Code des transports (qui a remplacé l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile) précise ainsi que « la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, [...] que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés ». Il est donc nécessaire, en matière de transport aérien gratuit, d'établir une faute du transporteur pour que le dommage subi par le passager puisse être réparé. C'est ce que la Cour de cassation a ainsi résumé dans un arrêt rendu en 2007 : « Attendu d'une part, que la responsabilité du transporteur aérien de personnes est régie par les seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ; que d'autre part et selon l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile, les transports aériens sont soumis au plafond de l'article 22 de la Convention de Varsovie et que, s'agissant d'un transport gratuit, la victime doit prouver la faute » [25].

À l'inverse, dans la deuxième hypothèse (une opération de non transport) défendue par les ayants-droits des passagers décédés, c'est le droit commun de la responsabilité civile qui s'applique, et notamment les dispositions des articles 1383 (N° Lexbase : L1489ABR) et 1384, alinéa 1^{er}, devenus 1241 (N° Lexbase : L0949KZ8) et 1242, du Code civil relatives à la responsabilité du fait des choses. En appel, les ayants-droits des passagers tués dans l'accident avaient ainsi obtenu la condamnation de l'héritière du pilote à leur payer diverses indemnités sur le fondement de la responsabilité civile du pilote. L'association gérant l'aéroclub ayant été mise hors de cause et la garde de l'aéronef ayant été transférée par l'aéroclub au

pilote, la cour d'appel a estimé que le pilote en avait, pendant le vol, l'usage, le contrôle et la direction. Ainsi, sa responsabilité civile du fait des choses (responsabilité objective du fait de la garde de l'aéronef) pouvait être engagée, responsabilité dont il ne pouvait s'exonérer que par la preuve d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, preuve non rapportée en l'espèce. Il n'était donc pas nécessaire d'établir une faute du transporteur pour que l'indemnisation du préjudice subi par le passager soit versée.

En indiquant qu'« il résulte de l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile alors en vigueur, qu'une promenade aérienne effectuée par un particulier à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique, constitue un transport aérien soumis aux seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et que la responsabilité de ce particulier ne peut être engagée que si la victime prouve qu'il a commis une faute », la Cour de cassation ne fait que rappeler les règles de la responsabilité aérienne s'appliquant à la fois aux vols internes [26] et aux vols domestiques à titre gratuit [27]. La règle est que la responsabilité du transporteur est subordonnée à la preuve de la faute du transporteur [28]. En matière de transport aérien gratuit, l'article L. 6421-4 du Code des transports précise bien que « la responsabilité du transporteur aérien ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues par le présent article, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir ».

L'expertise réalisée n'ayant établi aucune faute ni du pilote, ni de l'aéroclub, la Cour de cassation aurait pu casser l'arrêt de la cour d'appel de Bordeaux, sans renvoyer l'affaire. Elle a cependant fait le choix de renvoyer l'affaire devant la cour d'appel de Toulouse. Il est probable que le juge d'appel toulousain soit obligé de débouter les ayants-droits des passagers, s'agissant d'un transport aérien au cours duquel aucune faute du pilote n'est prouvée. Sans doute la Cour de cassation a-t-elle voulu, par prudence, permettre de nouveaux débats, au moins sur le fond de l'affaire (au besoin avec une nouvelle expertise ou une nouvelle discussion sur celle qui a été déjà réalisée).

[1] Commissariat général au développement durable, Les chiffres clés du transport, édition 2019.

[2] L. Peyrefitte, JCl. Transport, Fascicule 905 : « Transport aérien – Généralités », 20 décembre 1998, n° 64, p. 29.

[3] CA Bordeaux, 27 juin 2019, 18/05010 (N° Lexbase : A0294ZHD).

[4] Publiée par décret du 12 décembre 1932 (JORF du 27 décembre 1932) et entrée en vigueur le 13 février 1933. Cette convention continue à s'appliquer aux États qui ne sont pas parties à la Convention de Montréal de 1999.

[5] L. Peyrefitte, JCl. Transport, Fascicule 905 préc., n° 73.

[6] Cf. Code de l'aviation civile, Règles de l'air, Annexe I, Chapitre 1e, Appendice 5 : « un vol local est un vol circulaire sans escale effectué :

- à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) associée à un aéroport ;
- ou, en l'absence de zone de contrôle, à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aéroport ».

[7] Cass. civ. 1, 25 juin 2009, n° 07-21.636, FS-P+B (N° Lexbase : A4104EIT), D., 2009, AJ 1826, obs. X. Delpech ; JCP E, 2010, n° 1080, note Ch. Paulin ; Gaz. Pal., 4 février 2010, p. 21, note Cayrol.

[8] Cass. civ. 1, 12 mai 2004, n° 01-14.259 et 01-14.931, FS-P (N° Lexbase : A1561DCS) : la qualité de transporteur aérien n'implique pas nécessairement un trajet d'un point d'origine à un point de destination et englobe les déplacements circulaires.

[9] Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 (dite Convention de Montréal), JOCE L 194 du 1er juillet 2001 ; publiée par décret n° 2004-578 du 17 juin 2004 (N° Lexbase : O6621AW7).

[10] Cass. civ. 1, 27 février 2007, n° 03-16.683, FS-P+B (N° Lexbase : A4068DU9), Rev. Dr. com. mar. aérien trans., 2007, p. 48.

[11] O. Cachard, Le transport international aérien de passagers, Académie de droit international de La Haye, décembre 2015, n°61 a, p. 66.

[12] Cass. civ. 2, 30 mars 1965, n° 62-11.700, publié (N° Lexbase : A88424SB), D., 1965, p. 441, note P. Chauveau – Cass. civ. 2, 18 juillet 1967, n° 66-10.889, publié (N° Lexbase : A88434SC), D., 1968, p. 297, note P. Chauveau ; RFDA, 1967, 443 ; en droit aéronautique, le baptême de l'air désigne la première expérience d'une personne à bord d'un aéronef.

[13] Cass. civ. 2, 5 mars 1964, n° 62-11.392, publié (N° Lexbase : A7509DYZ), JCP G, 1964, II, 13696, note M. de Juglart ; RFD aérien, 1964, 385 – Cass. civ., 2, 19 décembre 1966, RFD aérien, 1967, 26 – Cass. civ. 1, 2 mars 1971, n° 68-12.375, publié (N° Lexbase : A7164CE3) – Cass. civ. 1, 15 mai 1973, RFD aérien, 1973, 419.

[14] L. Peyrefitte, JCl. Transport, Fascicule 905 préc., n° 71 et 72. La rémunération dans ce type de vol vise à couvrir les frais de vol (main-d'œuvre, coût du carburant et des frais d'utilisation de l'aéronef).

[15] Cass. civ. 1, n° 01-14.259 et 01-14.931, FS-P (N° Lexbase : A1561DCS) : la qualification de transport aérien ne peut, par ailleurs, être écartée que dans l'hypothèse où le passager participe de façon active au pilotage ou aux vols techniques d'essai.

[16] Cass. civ. 1, 27 février 2007, n° 03-16.683, préc., RJDA, 2007, n° 724 ; RD transp., 2007, n° 89, obs. Ph. Delebecque : la responsabilité de l'aéroclub qui met un appareil à disposition de ses membres dont il est démontré qu'il était en parfait état de vol à son décollage ne peut être retenue sur le fondement de l'article 1384 du Code civil.

[17] Cass. civ. 1, 28 avril 2011, n° 09-67.729, FS-D (N° Lexbase : A5367HPH) : la Cour de cassation casse ainsi l'arrêt d'appel qui avait retenu à tort « que la Convention de Varsovie, lorsqu'il s'agit d'un transport à titre gratuit, ne peut s'appliquer que s'il est effectué par une entreprise de transport aérien ».

[18] Cass. civ. 1, 15 janvier 2014, n° 12-12.159, F-P+B (N° Lexbase : A8043KT3).

[19] Cass. crim., 10 septembre 2019, n° 18-83.858, F-P+B+I (N° Lexbase : A7911ZMX), D., 2019, Actu 1708 ; RTD com., 2019, 1026, obs. B. Bouloc ; JT, 2019, n° 224, p.11, obs. X. Delpech ; Gaz Pal., 17 septembre 2019, p.33, obs C. Berlaud.

[20] L. Peyrefitte, JCl. Transport, Fascicule 905 préc., n° 64, p. 31.

[21] « La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie comme prévu aux articles L. 321-3, L. 321-4 et L. 321-5. ».

[22] Cf. ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, art. 7 (N° Lexbase : L2799INY).

[23] N. Rias, Les effets du contrat de transport par air, in Droit du transport de passagers, Larcier, février 2016, p.235.

[24] En ce sens, CA Paris, 12 décembre 1961, JCP, 1962, II, 12596, note M. de Juglart.

[25] Cass. civ. 1, 27 février 2007, n° 03-16.683, préc..

[26] Cass. civ. 1, 20 mars 2001, n° 99-13.511, P (N° Lexbase : A1446ATQ), RTD com., 2001, 570, obs. Ph. Delebecque.

[27] Cass. civ. 1, 25 juin 2009, n° 07-21.636, préc..

[28] Cass. civ. 1, 27 février 2007, n° 03-16-683, préc..