

Questions diverses au sujet de la Loi Badinter.



Des décisions récentes reviennent sur des questions classiques telles que la notion de site propre (Cass., 2^{ème} civ., 5 Mars 2020, n° 19-11411, F-P+B+I), la notion d'implication (Cass. 2^{ème} civ. 16 janvier 2020, n° 18-23.787, F-P+B+I) et d'autres apportent des précisions sur le calcul des PGP (Cass. crim., 17 mars 2020, n° 19-81.332, F-P+B+I) ou la question de l'imputation de la PCH lorsque le régleur est le FGAO (Cass. 2^{ème} civ., 6 févr. 2020, n° 18-19.518, F-P+B+I).

L'article 1er de la Loi du 5 Juillet 1985 exclut de son domaine d'application les chemins de fer et les tramways circulant sur des voies qui leur sont propres. Si pour les chemins de fer, réserves faites de passages à niveau, la question est relativement simple à résoudre, pour le tramway la discussion est souvent plus délicate. Ce dernier mode de transport a pour particularité de se fondre parmi les autres modes de transports (bus, automobiles, moto...) et d'alterner circulation en site propre et en site partagé. Il est donc primordial de clairement préciser le lieu de l'accident afin de déterminer la loi applicable. Si le site est partagé, la loi Badinter est applicable (Cass., 2^{ème} civ., 16 Juin 2011, n° 10-19491), à défaut, elle est exclue au profit de l'article 1242 alinéa 1^{er} le plus souvent. Dans sa décision du 5 mars, la Cour de cassation rejette l'application de loi Badinter dans l'hypothèse où un piéton a été heurté par un tramway alors que celui-ci circulait en site propre. Pour retenir cette qualification la Cour retient qu' à l'endroit du choc, les voies du tramway n'étaient pas ouvertes à la circulation et étaient clairement rendues distinctes des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique au moyen d'une bordure légèrement surélevée afin d'empêcher leur empiétement ; des barrières étaient installées de part et d'autre du passage piétons afin d'interdire le passage des piétons sur la voie réservée aux véhicules ; un terre-plein central était implanté entre les deux voies de tramway visant à interdire tout franchissement. La victime aurait dû emprunter un passage piéton se situant à proximité. Ce dernier était matérialisé par des bandes blanches sur la chaussée conduisant à un revêtement gris traversant la totalité des voies du tramway et interrompant le tapis herbeux et pourvu entre les deux voies de tramway de poteaux métalliques empêchant les

voitures de traverser mais permettant le passage des piétons. Autant d'éléments qui démontrent que la victime a été heurtée sur la partie de voie propre au tramway, en l'occurrence après le passage piétons.

La notion d'implication est également régulièrement au centre des débats. Un véhicule est impliqué dans un accident dès lors qu'il a joué un rôle quelconque dans la réalisation de celui-ci. L'implication se démarque donc de la causalité, puisque malgré un rôle passif, un véhicule pourrait par exemple être impliqué. Dans une décision du 16 janvier, sans surprise, la Cour affirme qu'est impliqué le propriétaire d'un tracteur qui a répandu involontairement de l'huile sur la chaussée après que celle-ci, rendue de ce fait glissante, ait occasionné le dérapage d'un véhicule dont le conducteur est décédé à la suite de cet accident. Reprenant un attendu désormais classique, la Cour reconnaît l'implication du tracteur dès lors qu'il a bien joué un rôle quelconque dans la réalisation de l'accident.

Une autre décision intéressante a été rendue à l'occasion d'un accident de la circulation, bien que sa portée soit générale (Cass. crim, 17 mars 2020). Il s'agit du calcul de l'assiette du recours sur des PGP. Dans cette affaire, des assureurs versée des sommes à leur propre assuré, victime d'un accident de la circulation. Par la suite, subrogés dans les droits de la victime, ils se sont retournés contre le responsable de l'accident. La cour d'appel, pour déterminer l'assiette du recours subrogatoire de l'assureur s'est fondée sur le salaire de la victime après impôts et a intégré, à ce montant, les intérêts au taux légal à compter du prononcé de la décision. Cette décision est l'occasion pour la Cour de cassation de préciser que les dispositions relatives aux impôts sur le revenu sont sans incidence sur les obligations du responsable d'un dommage corporel. Autrement dit, les PGP se calculent avant impôt, la fiscalité étant neutre du point de vue de l'indemnisation et donc du recours subrogatoire. Elle ajoute par ailleurs que la créance du tiers payeur, dont le recouvrement est poursuivi par subrogation dans le droit d'action de la victime, doit intégrer les intérêts au taux légal non pas à compter du jugement mais à compter de la demande en paiement formée par les tiers payeurs.

Enfin, dans une décision du 6 février se pose la question de l'imputation de la PCH. Dans cette affaire, un enfant de 11 ans est renversé par une automobiliste non assurée. Les parents assignent le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (le FGAO) aux fins de liquidation de leurs préjudices. La cour d'appel retient une solution très défavorable à la victime en jugeant que « *les sommes dont la victime pourrait être amenée à bénéficier au titre de la prestation de compensation du handicap devront être déduites des sommes allouées au titre de l'assistance par une tierce personne* ». Cette décision est cassée dès lors que « *La PCH définie aux articles L. 245-1 et suivants du CASF n'étant pas mentionnée par l'article 29 de la loi du 5 juillet 1985, elle n'ouvre droit à aucune action contre la personne tenue à réparation du dommage et ne peut donc être imputée sur l'indemnité allouée, que celle-ci soit payée par la personne tenue à réparation ou prise en charge à titre subsidiaire par le FGAO* ». Rappelons qu'il en irait différemment si le régleur était le FGCI (CPP, art. 706-9) ou l'ONIAM (CSP, art. L. 1142-14).

ACTUALITE REGLEMENTAIRE ET JURISPRUDENTIELLE

Décret n°2020-356 du 27 mars 2020 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « DataJust »: un signe avant-coureur de la réforme du droit de la responsabilité civile ?

Ce décret, passé discrètement en pleine période de confinement, va faire couler beaucoup d'encre. Ce texte autorise pour une durée de deux ans, un traitement automatisé de données à caractère personnel. Le but est de développer un algorithme destiné à permettre l'évaluation rétrospective et prospective des politiques publiques en matière de responsabilité civile et administrative. Il doit notamment conduire à l'élaboration d'un référentiel indicatif d'indemnisation des préjudices corporels. Les termes du débat sont connus. Un tel outil permettra une uniformisation de l'indemnisation synonyme d'égalité entre les victimes mais immanquablement, il impliquera un certain renoncement à l'individualisation de l'indemnisation. Il faut sans doute voir à travers ce texte la première marche conduisant à la réforme du droit de la responsabilité civile puisque le projet présenté le 13 mars 2017 contient un article 1271 qui dispose qu'« *Un décret en Conseil d'Etat fixe les postes de préjudices extrapatrimoniaux qui peuvent être évalués selon un référentiel indicatif d'indemnisation, dont il détermine les modalités d'élaboration et de publication. Ce référentiel est réévalué tous les trois ans en fonction de l'évolution de la moyenne des indemnités accordées par les juridictions. A cette fin, une base de données rassemble, sous le contrôle de l'Etat et dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, les décisions définitives rendues par les cours d'appel en matière d'indemnisation du dommage corporel des victimes d'un accident de la circulation* ».

En matière contractuelle seul le dommage prévisible au moment de la conclusion du contrat est indemnisable (Cass. com., 11 mars 2020, n° 18-22.472, F-P+B).

Dans cette affaire, le propriétaire d'un navire a confié à une société la fourniture et l'installation de deux groupes électrogènes dans la salle des machines. Ces deux groupes électrogènes vont faire l'objet de plusieurs ventes successives allant de la vente entre le fabricant et un premier acheteur, à la vente entre le dernier vendeur et l'acquéreur final qui est en réalité la société en charge des travaux dans la salle des machines.

A la suite de divers désordres affectant le bon fonctionnement des groupes électrogènes, la société en charge de l'installation du matériel sur le bateau a engagé une action en responsabilité à l'encontre de son propre vendeur. De plus, le propriétaire du navire, alléguant un préjudice lié à l'immobilisation de son navire, a assigné son cocontractant, la société réalisant les travaux. L'un des vendeurs intermédiaires est condamné à réparer le dommage subi par la société ayant installé les groupes électrogènes. En présence d'une chaîne de contrats, ce même vendeur intermédiaire a été condamné à garantir cette même société des condamnations prononcées contre elle en réparation du préjudice subi par le propriétaire du navire. Ce vendeur ne conteste pas sa responsabilité à l'égard de son client mais il refuse de garantir celui-ci à l'égard de son propre client. Il invoque l'ancien article 1150 du Code civil et le caractère imprévisible du dommage subi. Il faut en effet rappeler que conformément à ce texte, en matière de responsabilité contractuelle, le dommage n'est indemnisable que s'il était prévisible lors de la conclusion du contrat et a constitué une suite immédiate et directe de l'inexécution de ce contrat Si, en effet, le vendeur pouvait imaginer au moment de la conclusion du contrat voir sa responsabilité engagée à l'égard de son propre client, il ne pouvait imaginer être amené à garantir la responsabilité de son client dans le cadre d'un contrat d'installation du matériel.

Transport aérien : cumul d'indemnisation dans l'hypothèse d'une annulation de vol suivi d'un retard du vol de remplacement (CJUE, 12 mars 2020, aff. C-832/18 , A e.a. c/ Finnair Oyj)

Certains voyageurs aériens cumulent les ennuis mais peuvent-ils cumuler les indemnisations ? Ainsi, des voyageurs ont réservé un vol direct Helsinki-Singapour. Le vol a été annulé en raison d'un problème technique survenu sur l'avion. La compagnie Finnair ne les laisse pas tomber puisque ces mêmes voyageurs sont réacheminés sur un vol Helsinki-Singapour avec correspondance. Hélas pour eux, ce vol a été retardé en raison d'une défaillance technique. Les passagers sont arrivés à Singapour avec plus de 3 heures de retard. Conformément au Règlement CE n° 261/2004 du 11 fevr. 2004, ils déposent une demande auprès de la compagnie aérienne afin d'obtenir une indemnisation de 600 € chacun en raison de l'annulation du vol direct initial mais demandent également une indemnisation en raison du retard de plus de 3 heures à l'arrivée du vol de réacheminement. La compagnie aérienne accepte la première demande mais refuse la seconde. La CJUE est saisie de cette question et précise, de manière inédite, qu'un passager aérien, qui a bénéficié d'une indemnisation en raison de l'annulation de son vol, peut prétendre à l'octroi d'une indemnisation en raison du retard du vol de réacheminement lorsque le transporteur aérien de ce vol est le même que celui du vol annulé. Voilà qui est dit.

- AUTEUR

Laurent BLOCH
Professeur à l'Université de Bordeaux

— RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Annie BERLAND
aberland@racine.eu