

Les assurances de responsabilité civile aérienne au Maroc

Aviation liability insurance in Morocco

ALAMI Najia

Doctorante chercheuse

Faculté des Sciences, Juridiques, Economiques et Sociales

Université Hassan I SETTAT

Laboratoire de Recherche en Economie, Gestion et Management des Affaires (LAREGMA)
MAROC

Najat.alami.bedraoui@gmail.com

Date de soumission : 14/12/2021

Date d'acceptation : 25/01/2022

Pour citer cet article :

ALAMI N. (2022) «Les assurances de responsabilité civile aérienne au Maroc», Revue Internationale du Chercheur «Volume 3 : Numéro 1» pp : 51 - 71

Résumé

L'analyse du régime de l'assurance de la responsabilité civile nous a conduit à conclure que l'activité aérienne est intrinsèquement aventureuse et internationale et que le développement du commerce aérien et de l'assurance aérienne est très lié. L'assurance est le seul moyen de rendre économiquement supportable le risque de l'expédition aérienne. La valeur de l'expédition est énorme. Donc assurance = Nécessité. Pour cette raison elle est régie par des normes spécifiques qui répondent aux besoins spécifiques.

Quel que soit le genre des dommages causés (pertes ou retard) et quelle que soit la cause du sinistre (incendie, explosion ...), le procès en responsabilité est gouverné par des principes généraux qui sont la transposition ou l'adaptation particulière des règles générales de la responsabilité contractuelle à la violation de l'obligation de résultat qui pèse sur les transporteurs

Le transporteur aérien peut s'exonérer, par une clause expresse, de la responsabilité qui lui incombe en raison des risques de l'air. Mais une assurance automatique contractée par le transporteur au bénéfice du passager, peut garantir un certain capital à la condition toutefois que les ayants-droit de la victime renoncent à tout recours contre le transporteur.

L'objectif de cette étude, c'est identification des règles de l'assurance de responsabilité civile qui sont les plus aptes à être employées en cas de sinistre ou de préjudice causé par un aéronef.

Mots clés : «Assurance» ; «Responsabilité civile» ; «Transporteur» ; «Dommages» ; «Procès».

Abstract

Analysis of the liability insurance regime has led us to conclude that the airline business is inherently adventurous and international and that the development of air trade and air insurance are closely linked. Insurance is the only way to make the risk of air shipping economically bearable. The value of the shipment is enormous. So, insurance = Necessity. For this reason, it is governed by specific standards which meet specific needs.

Whatever the type of damage caused (loss or delay) and whatever the cause of the incident (fire, explosion, etc.), liability proceedings are governed by general principles which are the transposition or specific adaptation of general rules of contractual liability for breach of the obligation of result weighing on carriers

The air carrier can be exonerated, by an express clause, of the responsibility incumbent on it because of the risks of the air. However, automatic insurance taken out by the carrier for the benefit of the passenger can guarantee a certain amount of capital on the condition, however, that the beneficiaries of the victim waive any recourse against the carrier.

The objective of this study is to identify the rules of civil liability insurance which are most suitable for use in the event of disaster or damage caused by an aircraft.

Keywords : «Insurance» ; «Civil liability» ; «Carrier» ; «Damages» ; «Trial».

Introduction:

« Le Transport aérien est d'une part le mode de transport le plus récent, d'autre part celui qui connaît le développement le plus rapide » écrit MERLIN Pierre.

Les règles du transport aérien sont établies par suprématie sur notre territoire et l'espace aérien qui s'y rattache. Ainsi, la réglementation nationale s'applique aux secteurs aériens intérieurs et internationaux et aux transporteurs aériens nationaux et étrangers. La réglementation nationale des services aériens internationaux doit tenir compte des obligations internationales incombant à l'État en vertu des accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux et devrait prendre en considération les actes et les préoccupations d'autres États.

Sept ans après l'entrée en vigueur de l'Open-Sky (2006), les cieux n'ont cessé de s'obscurcir. Si cette libéralisation a eu pour conséquence la « démocratisation du ciel », l'optimisme des débuts a laissé place à de graves inquiétudes, voire des turbulences aux conséquences irrémissibles. Qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises, le mode aérien est interconnecté et présente sans doute le mieux les facettes de la globalisation, marquées actuellement par la crise¹

Cependant, le transport aérien reste le principal moyen du transport des passagers et ne concourt qu'accessoirement à la circulation des produits. La loi n° 40-13 portant code de l'aviation civile vient de remplacer une réglementation datant de plus d'un demi-siècle durant lequel le secteur de l'aviation civile a connu des transformations et des mutations que l'ancien cadre juridique sur l'aviation n'a pas pu accompagner.

Le droit de responsabilité se fonde sur le principe selon lequel le dommage causé à une personne oblige son auteur à le réparer, il s'agit d'abord d'un principe de bon sens mais également d'un principe juridique que le retour faisant l'ensemble du système juridique que partout le législateur a mis à la charge de l'auteur du dommage.

CHOIX ET INTERET DU SUJET:

L'accroissement des accidents terrestres, maritimes et aériens a donné lieu à l'édification d'un règlement de plus en plus profond et homogène², dont la totalité des articles constituent le droit

¹ Manuel sur la réglementation du transport aérien international

² TOGOLA Lassina. La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali. Revue Française d'Economie et de gestion.

des assurances, pourtant, les contraintes qui grèvent l'aviation civile notamment les catégories politiques, économiques, financiers et plus spécialement les règles juridiques qui ont provoqué autant de problèmes dans le milieu social des citoyens.

Le plus important, c'est le volet juridique qui contraint le transporteur aérien, et spécialement dans la sphère de la responsabilité civile qui sécurise au moins l'assurance du passager, qui se révèle fondamental, aussi pour le développement que pour l'amélioration du transport aérien, néanmoins aussi pour la croissance de la société, en plus, il y a lieu de noter que l'application des règles du transport aérien est considéré comme un grand obstacle et surtout en Afrique et plus particulièrement dans notre pays.

Il est indispensable que les textes du droit de transport, sachent que, la responsabilité civile d'un transporteur en cas de dommage n'est pas une action de charité, au contraire c'est une exigence compensera perte subie de son fait.

L'étendue de notre travail objecterait autant de questions. Cependant, l'ensemble de questions que poserait l'idée de notre sujet dans le secteur des assurances aériennes et plus précisément dans le volet de la responsabilité civile du transporteur, se synthétisera dans les deux questions qui suivent :

L'assurance aérienne exprime sa grande importance de par ses attributions économiques, politiques et sociaux, qu'en est-il de la responsabilité civile susceptible de naître juridiquement entre le transporteur et ses obligations ?

C'est ce qui nous a incitées à se poser les questions suivantes :

Quel le fondement de la responsabilité civile du transporteur ?

Comment un transporteur engage-t-il sa responsabilité civile ?

Et en cas de dommages, comment l'assurance peut-elle intervenir pour les réparer ?

Aux fins de notre démonstration, nous ferons d'abord la lumière sur Le régime des assurances de responsabilité aériennes (Partie I) avant d'en mettre ensuite en exergue la mise en œuvre de l'assurance de responsabilité maritime/aérienne (partie II).

1. Les règles communes aux assurances RC aérienne au Maroc:

Les assurances de responsabilité civile obéissent à un certain nombre de conditions collectives les caractérisant et les différenciant des autres catégories d'assurances. Cette première partie vise précisément à exposer ce contexte spécifique, dont la connaissance permet ensuite de

comprendre et d'analyser plus rapidement cette forme particulière d'assurances de responsabilité civile.

1.1. Le domaine des assurances de responsabilité:

L'assurance de responsabilité civile fait référence à l'organisation la de réparation de tout dommage causé à autrui par les assureurs.

En termes plus clairs, c'est une garantie qui est proposée par les différents contrats d'assurance en cas survenance d'un risque faisant agir cette obligation. Comme l'affirme parfaitement cette définition, la garantie de la responsabilité civile concerne uniquement les dommages matériels, corporels et financier engendrés auprès d'un tiers et non le dommages subis par soi-même.

Il y a lieu de citer un cas original de l'assurance de responsabilité civile qu'il faut absolument mentionner afin de ne pas être induit en erreur. C'est la notion **de biens confiés**. Un bien confié suppose normalement le principe de transfert de responsabilité.

Dès lors, si la personne qui régit le bien confié l'endommage, elle ne pourra pas bénéficier de sa garantie de responsabilité civile, dans la mesure où la responsabilité lui incombe déjà par rapport à l'objet, ce qui amène à considérer ce dernier comme sa propriété.

1.1.1. L'assurance RC aérienne « contractuelle et délictuelle »:

Les assurances de responsabilités concernent la responsabilité civile délictuelle, ou quasi délictuelle. De plus les assurances de responsabilité s'étendent à la couverture de responsabilités civiles contractuelles.

1.1.2. Le domaine classique des assurances de responsabilité aérienne:

Action contractuelle exclusive. - Que le transport soit de passagers, de marchandises ou de bagages, l'existence d'une action en responsabilité contractuelle au profit du demandeur, est régie par la Convention de Varsovie qui est exclusive de tout autre recours fondé sur une responsabilité quasi délictuelle.

Lorsque le voyageur prend un moyen de transport, il paie son billet et conclu par le règlement de ce billet un contrat de transport.

Du fait de ce contrat avec le transporteur, ce dernier est responsable des préjudices qui peuvent survenir lors du voyage à la suite de la navigation et de l'abordage.

Il y a lieu de signaler que l'acquiescement collectif (quand il est pratiqué) autorise le transporteur d'engager une action contre la tierce, particulièrement le constructeur de l'aéronef.

Personne transportée. - La Convention de Varsovie n'est guère loquace sur les droits d'action contre le transporteur. S'agissant de transport de personnes, elle prévoit seulement dans une disposition pour le moins alambiquée (Conv., art. 24, § 2), qu'en cas de mort ou de dommage corporel, toute action en responsabilité ne sont employées que dans les conditions et limites prévues par la Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. La détermination des personnes qui ont le droit d'agir contre le transporteur relève donc de la loi nationale désignée par la règle de conflit. Ce droit appartient en premier lieu à la personne transportée.

La convention de VARSOVIE et la Convention de MONTREAL ont fixé une valeur maximale comme indemnisation.

La convention de VARSOVIE prévoit a limité l'indemnisation qui ne peut être franchi que si le plaideur parvient à prouver la faute du transporteur.

La convention de MONTREAL est donc plus avantageuse au voyageur, elle conçoit un moyen de responsabilité du transporteur aérien à deux conditions :

*la première se rapporte à la responsabilité impartiale du transporteur qui est systématiquement entamée, abstraction faite de toute faute qui lui imputée, dans un certain montant, sauf si le transporteur prouve la faute de la victime ;

*la seconde condition est fondée sur la faute supposée du transporteur sans plafond de responsabilité, le transporteur aérien est obligé d'indemniser la victime à la limite du dommage qu'elle subit s'il n'arrive pas à apporter la preuve qu'il n'a commis aucune faute.

1.2. L'extension du domaine des assurances de responsabilité:

La croissance qu'a connue l'assurance de responsabilité tout au long du XXe siècle est spectaculaire. Ce développement a considérablement modifié la physionomie de cette institution et les principes de la responsabilité. Le constat de cette interaction entre la responsabilité civile et la technique de l'assurance de responsabilité semble aujourd'hui relever de l'évidence. En effet, on sait qu'« entre l'assurance et la responsabilité, une véritable course s'est engagée : le développement de l'assurance de responsabilité suit celui de la responsabilité, et quelquefois même, il le précède ». Ainsi, à l'heure où les assurances de responsabilité obligatoire se multiplient, il peut paraître difficile d'imaginer qu'il n'y a pas si longtemps elle était interdite.

L'extension de la responsabilité civile est un phénomène bien connu, avec la mécanisation, les

accidents sont devenus de plus en plus fréquents et nombreux, et ce fléau représente un grand problème dans tous les pays. Les risques et les dangers multiplient les actions en responsabilité civile, L'équitable souci de protection des victimes eût engendré de nouvelles injustices en fondant de lourdes conséquences pour « les responsables ».

Seule l'assurance de responsabilité a permis de concilier l'indemnisation des victimes et la sauvegarde du patrimoine du responsable.

Il est clair que le renversement du poids de la réparation civile du responsable à son assureur lui fait perdre tout caractère punitif ; la responsabilité civile prise en charge par l'assurance devient une opération d'équilibre financier entre le dommage causé et son indemnisation.

La généralisation de l'assurance de responsabilité a inévitablement exercé une influence profonde sur les fonctions de la responsabilité, la fonction d'indemnisation devenant prioritaire. L'influence étant cependant réciproque, la structure de l'assurance de responsabilité s'est elle-même profondément transformée pour assurer l'efficacité de la garantie.

Déterminés à assurer la sécurité des victimes, le législateur et la jurisprudence ont progressivement fait abstraction de la personne du responsable, voire de la dette de l'assuré. Il convenait dès lors d'écarter la conception traditionnelle de l'assurance de responsabilité – définie comme une assurance de dette du responsable assuré- pour chercher une nouvelle cohérence dans les rapports qu'entretiennent la responsabilité et l'assurance.

Cette évolution de la vocation originelle de l'assurance de responsabilité vers une vocation plus juste et finalement plus conforme à la nature de l'institution de l'assurance de responsabilité- conçue désormais comme une technique d'intérêt social de protection des victimes- doit être approuvée.

On assiste, surtout depuis 1970, à une extension du domaine des assurances de responsabilité essentiellement en matière de responsabilité contractuelle.

Ce phénomène s'explique par la combinaison de différents facteurs :

Tout d'abord, il y a un accroissement des besoins de la demande d'assurance. Cet accroissement est justifié par la multiplication des actions en responsabilité et une meilleure information des assurables sur les risques qu'ils encourent ;

D'autre part, l'amélioration de la technique d'assurance permet de maîtriser, et donc de couvrir des risques nouveaux en réponse aux besoins des professionnels ;

Enfin, le législateur est intervenu à mainte reprise pour rendre obligatoire l'assurance de certains risques professionnels. Ces obligations visent avant tout à protéger les victimes et donc à couvrir des responsabilités contractuelles.

1.2.1. La garantie en assurance de responsabilité civile:

La responsabilité civile appelé aussi RC, elle intervient pour minimiser les ricochets financiers, des répercussions désastreuses pour un aéronef et en même temps les accidents survenus aux passagers, aux bagages et aux marchandises transportées à bord d'un avion.

1.2.2. Fondement juridique de l'assurance responsabilité civile:

L'assurance de responsabilité civile a pour but la protection des conséquences financières de la responsabilité civil subie par les personnes assurées par le contrat. Elle ne peut pas être mise en jeu que si certaines dispositions sont réalisées.

Au marocain, les règles de responsabilité sont disposées par le décret de 1919 formant code de commerce. Néanmoins, et pour pallier les déficiences du code, une modification a vu le jour en 2016.

La réglementation concernant la responsabilité civile par laquelle le transporteur est subordonné, est identique au protocole d'Athènes, en dépit du fait que le Maroc n'a pas confirmé cette convention. En effet l'art 290 dispose :

« En cas d'accident survenu au passager pendant le voyage, il incombe au passager de prouver que l'accident est dû à une faute de l'armateur, du capitaine ou de l'équipage, à moins toutefois qu'un fait anormal survenu dans l'exploitation du navire ne crée une présomption de responsabilité à la charge de ces derniers.³ »

Le responsable du préjudice (personne qui causé le dommage) est supposé être l'assuré. En ce qui concerne l'assurance obligatoire, les noms de ces personnes sont déterminés par la loi ou le règlement. Les personnes qui subissent sont exposées au préjudice (ou victimes, blessés, ou tierce personne) ne doivent pas être évincer. Cependant, les contrats évincent de la protection les assurés qui se sont exposés un dommage causé par un autre assuré à l'exception de l'assurance automobile ou si un article du contrat énonce que « les assurés ont la même qualité des tiers entre eux ».

³ Analyse de l'économiste sur le régime de responsabilité civile maritime de Mr Tahiri directeur juridique au département maritime à la Sanad » web »

2. Les fondements de l'assurance responsabilité du transporteur aérien:

En analysant la responsabilité ; c'est la « faute » qui guide toute l'étude de la responsabilité du transporteur.

En effet, la faute est déterminante en droit terrestre, mais en aérien, cette notion est spéciale car la plupart des comportements fautifs sont assez techniques et le rôle de la faute est particulier étant donné qu'elle peut être une cause d'aggravation mais aussi d'exonération de la responsabilité du transporteur.

La faute est commise généralement par le conducteur de l'engin ou préposé du transporteur. Ici, le préposé est l'équipage de l'aéronef dont la faute engage la responsabilité du transporteur. On peut à cet égard, parler soit de faute « **dolosive** » qui aggrave la responsabilité du transporteur aérien ou de la faute « **nautique** » qui atténue la responsabilité lorsqu'elle est du fait de ces préposés.

Le transporteur est investi d'une obligation de résultat, basée sur la confiance en lui par le transporté ou pour la chose qui lui est confiée. Toutefois, l'évolution jurisprudentielle permet de retenir le transporteur pour responsable pour tout manquement à cette obligation. Cette dernière est fondée sur une présomption de responsabilité par la seule constatation du manquement au résultat auquel il s'est engagé.

Avant donc d'imputer la responsabilité du transporteur aérien, il faut bien que celle-ci soit fondée c'est à dire prévue par une loi ou une convention. Par ailleurs, ce principe de la responsabilité n'est pas absolu. Elle se trouve relative du moment où le transporteur aérien peut être exonérer de sa responsabilité dans certains cas.

Le transporteur, bien que responsable des marchandises qui lui sont confiées, à une responsabilité limitée en cas de sinistre. Tout à l'origine est basé sur le mode de tarification du transport international (règle du poids/volume).

C'est la conférence internationale de paris de 1925 qui a établi la première convention de droit privé, du 19 octobre 1929 à Varsovie, concernant l'intégration du régime du transport aérien international.

La convention de Varsovie fixe la responsabilité civile des transports aériens et régit l'hypothèse de l'infraction envers le transporteur. En conséquence, il n'est pas nécessaire que la victime amène la preuve de la faute du transporteur qui a provoqué le préjudice, car celle-ci est présumée, c'est pour cela, le transporteur est dans l'obligation d'anéantir cette présomption

pour être dispensé de sa responsabilité en démontrant que toutes les mesures de sécurité ont été effectuées.

La convention de Varsovie est toujours d'actualité en dépit de la refonte par le protocole de la Haye adopté en 1955, entrée en vigueur en 1963, et par l'accord de Montréal, qui particulièrement augmenté le seuil de la responsabilité.

2.1. La dette de responsabilité garantie:

Du côté passif, l'assuré-souscripteur qui entend garantir sa responsabilité civile doit faire attention quant à la détermination de l'activité qui doit couvrir, à la nature de la responsabilité, à la détermination des personnes responsables couvertes et aux conditions de la garantie.

Le contrat d'assurance de responsabilité civile a pour objet la garantie, par l'assureur, d'une dette de responsabilité civile, délictuelle ou contractuelle, contractée par l'assuré vis-à-vis d'une tierce victime. Au demeurant, la responsabilité pénale est toujours exclue de l'assurance de responsabilité, et cette exclusion est d'ordre public en application du principe de la personnalité des peines. Seules les conséquences civiles de la responsabilité pénale de l'assuré, soit le dommage et intérêts auxquels il est condamné, peuvent être garanties.

On qualifie l'assurance de responsabilité civile « d'assurance de dette » pour bien la distinguer de l'assurance de chose ou de biens, dont l'objet est de garantir un actif du patrimoine de l'assuré, alors que l'assurance de responsabilité civile garantie un passif, c'est-à-dire une dette de responsabilité, et fait intervenir un tiers créancier de l'assuré : la victime. A cet égard, l'assurance de responsabilité n'a pas seulement pour objet la garantie d'une dette, elle vise aussi à garantir la créance d'indemnisation de la victime, et ce sous l'impulsion d'un objectif, désormais systématique, d'indemnisation des victimes.

L'assurance autorise l'aliénation la dette de responsabilité, foncièrement ou dans une certaine mesure seulement (plafond de responsabilité arbitraires, garantie maximum et autres franchises) contre l'assureur de responsabilité civile.

Concevoir le processus de la responsabilité et les alternatives pour s'en dispenser est essentiel pour les personnes qui engagent des actions en faveur de leurs clients victimes d'un dommage. C'est également la même chose pour l'assureur de responsabilité civile qui va être poursuivi en justice puisque son client est l'auteur d'un préjudice causé à autrui et que l'assureur opère en lieu et place.

Concernant la dette de responsabilité les préjudices corporels, matériels en même immatériels sont assumés par l'assureur.⁴

En droit commun de la responsabilité, toute personne autre que le responsable du dommage est un tiers lésé potentiel. En assurance de responsabilité, la situation est différente, les polices déterminent souvent les personnes qui ont la qualité de tierces victimes, soit au sein de définitions, soit encore dans les conditions ou des exclusions de la garantie.

Il n'existe pas de contrat général de responsabilité couvrant toutes les activités humaines ; celle-ci étant fort variée, le contrat d'assurance de responsabilité circonscrit toujours l'activité spécifiquement garantie.

2.1.1. Assurance de responsabilité source de contentieux:

La structure conflictuelle de l'assurance de responsabilité suscite des difficultés particulières. Mais ce n'est pas là l'angle de critique essentiel des victimes. Lorsque celles-ci revendiquent une issue favorable et rapide à leur demande d'indemnisation, elles critiquent davantage l'administration de la justice que la technique de l'assurance de responsabilité.

2.1.2. Difficultés spécifiques à l'assurance de responsabilité:

Tandis que, dans l'assurance directe, le droit de la victime contre l'assureur dépend uniquement des clauses du contrat d'assurance, dans l'assurance de responsabilité, il est également subordonné à la preuve d'une dette de responsabilité ou de réparation incombant à l'assuré. L'assurance de responsabilité soulève donc des problèmes de preuve spécifiques. En outre, se pose le problème de la mise à l'écart de l'assuré par l'assureur qui dirige le procès.

2.2. La preuve de la responsabilité de l'assuré:

La loi relative à la réparation, n'est plus dépendante du concept de sanction de l'infraction commise par l'auteur du préjudice, il s'avère légitime que les biens de celui qui lui est imputé l'indemnisation soit garanti contre les montants qu'il va assumer, notamment grâce aux pratiques de l'assurance de responsabilité. Si le droit de la responsabilité permet de placer le poids du dommage de la victime sur le responsable, l'institution d'assurance permet de transférer la charge finale du dommage sur l'assureur. Toute la réglementation concernant la réparation est planifiée entre la victime, qui jouit d'une dette de responsabilité contractuelle ou

⁴ C'est-à-dire les pertes pécuniaires consécutives à des dommages corporels ou matériels eux-mêmes garantis. Tel est notamment le cas de privation de jouissance d'un droit, ou encore de la perte d'un bénéfice attendu.

délictuelle, auteur du dommage « assuré » qui lui est imputable la réparation, et l'assureur qui va assumer le poids de cette réparation.

Pour bénéficier de la garantie de l'assureur de responsabilité, la victime doit avoir identifié un responsable potentiel assuré. Ainsi, avant de devoir prouver la responsabilité de l'assuré, encore faut-il que l'auteur présumé du dommage ait été désigné.

Or, la complexité de la chaîne de la causalité peut rendre difficile voire impossible la détermination d'un éventuel responsable. La preuve de la responsabilité de l'assuré succède donc à l'épreuve de la recherche du responsable.

Il est nécessaire que la victime apporte la preuve d'une créance de réparation à l'encontre de l'assuré, auteur ou responsable du dommage. Cette condition est en fait relative à la preuve de la responsabilité de l'assuré. Il faut qu'elle soit établie avant que l'assureur ne devienne débiteur de l'indemnisation.

En revanche, une condamnation judiciaire de l'assuré constitue un moyen de preuve de l'existence et quantum de sa responsabilité.

Il appartient à la victime d'apporter la preuve de l'existence d'un contrat d'assurance liant l'auteur du dommage à l'assureur. La victime étant étrangère au contrat, elle n'en connaît pas l'existence. Logiquement, il appartient à l'assuré de donner à la victime toutes les indications lui permettant d'identifier son assureur. Le droit à réparation de la victime dont la mise en œuvre est fortement encadrée obéit à des règles de compétences et de prescription.

Une fois l'assuré désigné, la victime, qui doit établir sa responsabilité, risque de trouver confrontée à un certain nombre de difficultés pouvant contrarier son action. Ces difficultés sont cependant moins importantes dans le cadre de la responsabilité objective. En effet dans ce cas seule l'existence d'un élément exonératoire pourra véritablement s'opposer à l'indemnisation. Par contre, dans le cadre de la responsabilité subjective, la victime risque de se trouver dans l'impossibilité d'établir la faute de l'auteur du dommage, souvent à cause de la pratique de l'activité à l'origine du dommage.

Une fois que le principe de la responsabilité est établi, la victime peut réclamer la garantie de l'assureur⁵. Il faut cependant que la reconnaissance judiciaire ou extrajudiciaire de la responsabilité de l'assuré soit opposable à l'assureur.

⁵ Il faut également établir le montant de la responsabilité, car c'est étendu de la responsabilité de l'assuré qui va déterminer l'étendue de la garantie de l'assureur.

La première conséquence du principe d'exclusivité du droit de la victime est l'immobilisation de l'indemnité entre les mains de l'assureur, ce dernier devra normalement s'acquitter de cette obligation en procédant au règlement de cette dette d'indemnité directement entre les mains du tiers.

Cependant l'assureur n'est responsable, qu'en cas d'un événement préjudiciable présumé par le contrat, une demande à l'amiable ou judiciaire est envoyé à l'assuré par la personne lésée. Dans l'hypothèse où, à la suite d'un fait dommageable pouvant engager la garantie de l'assureur, la victime ne forme aucune réclamation, le sinistre n'est pas constitué et aucune indemnité n'est donc due par l'assureur. En conséquence, le droit direct de la victime ne prend naissance qu'au moment de sa réclamation amiable ou judiciaire auprès de l'assuré.

Dès lors que le principe et le montant de la responsabilité de l'assuré ont été établis par la victime, ce qui prouve la réalisation du risque, l'assureur doit, exécuter la prestation prévue au contrat. Si c'est à la victime de prouver l'obligation de l'assuré, il appartient naturellement à l'assuré de prouver que cette obligation est couverte par l'assureur.

Cette preuve porte à la fois sur l'existence et sur le contenu du contrat d'assurance. En d'autres termes, l'assuré doit produire le contrat d'assurance et établir que toutes les conditions de la garantie sont réunies.

Lorsque cette double preuve est établie, l'indemnisation de la victime par l'assureur est normalement acquise. Il ne peut plus en principe contester le principe de la garantie, il pourra simplement invoquer la limitation de l'indemnisation à la somme déterminée au contrat⁶.

L'assureur a en réalité un autre moyen de se dégager totalement ou partiellement de la charge de l'indemnisation. Il lui faut alors démontrer qu'en égard aux caractères de la responsabilité admise et aux stipulations du contrat, il n'a pas à fournir sa garantie.

Le désengagement partiel de l'assureur ne soulève guère de difficultés, puisque la preuve de la limitation de la garantie. Sera généralement établie par la production du contrat. En revanche le désengagement total, qui suppose que les circonstances du sinistre n'entrent pas dans le champ d'application de la garantie, fait naître un certain nombre de difficultés quant à la charge de la preuve.

Il s'agit en fait de faire la distinction entre les conditions et les exclusions de la garantie. Or si

⁶ Dans cette hypothèse, l'assuré devra supporter seul la réparation des dommages au-delà de la somme prévue au contrat, au risque pour la victime de supporter son insolvabilité.

la preuve des premières incombe à l'assuré, celle des secondes incombe à l'assureur. Il faut signaler, que pendant longtemps, les juges ont considéré que la charge de la preuve de la garantie pèse intégralement sur l'assuré qui devrait démontrer tant la réunion des conditions de la garantie, et qu'il ne tombait sous le coup d'aucune exclusion.

Depuis 1980 en France, la jurisprudence a réparti plus équitablement la charge de la preuve : l'assureur est désormais tenu de démontrer la réunion de conditions de fait de l'exclusion dont il se prévaut. Cette règle vaut aussi bien pour les exclusions directes qu'indirectes.

3. Les particularités des assurances de responsabilité civile:

Les assurances de responsabilité revêtent au moins deux aspects particuliers :

D'une part, elles sont tributaires des règles de responsabilité civile, voire de responsabilité pénale,

D'autre part, elles mettent en présence au moins trois parties : l'assureur, l'assuré et le tiers.

3.1. La notion du sinistre:

Dans les assurances de responsabilité, l'assureur n'est obligé que lorsque ,qu'à cause d'un dommage, envisagé dans le contrat, une revendication par voie de conciliation ou judiciaire est adressée à l'assuré par le désavantagé.

Pour qu'il y ait réalisation du risque, c'est-à-dire l'événement dommageable prévu et garanti au contrat. Il faut une réclamation de la victime.

L'assurance de responsabilité civile s'apparente donc à une sorte de stipulation pour autrui, puisque sa vocation est de bénéficier la tierce victime, qui doit se manifester.

L'assureur peut mentionner dans le contrat qu'aucune obligation de responsabilité, aucune convention ne peuvent être utilisées contre lui. Le témoignage de l'authenticité d'un acte ne peut être considéré comme obligation de responsabilité.

La « reconnaissance d'une responsabilité » présume que l'assuré à lui-même interprété les conséquences juridiques de l'accident en se retrouvant redevable de la réparation, même d'une façon tacite. En revanche l'établissement de l'authenticité des actes, n'échoue pas sous l'effet de cette prohibition.

Néanmoins, dans la pratique, l'assureur n'est pas en mesure d'abandonner la caractérisation de la responsabilité de son client car, il n'est pas tenu de la garantie, elle lui est entièrement imputée. C'est pour ça, et dans la plupart de temps il insère dans le contrat des conditions qui

lui accordent l'importante mission d'assurer la protection de l'assuré contre la victime et qui demande alors une analyse spéciale.

Le principe de la légitimation de responsabilité fait naître une condition consacrée à écarter les aveux de responsabilité illicites qui peuvent apparaître dans l'hypothèse où l'assuré est en relations avec la victime, ou par les témoignages d'un assuré qui sait d'avance qu'il est protégé par son assurance.

L'assuré ne peut avouer officiellement ou d'une manière implicite sa responsabilité, dans le cas où une semblable stipulation est insérée dans le contrat d'assurance. Ainsi s'il lui arrive de faire des aveux, cette reconnaissance n'est pas opposable à l'assureur.

3.2. La mise en œuvre de l'assurance de responsabilité:

Le droit aérien contient en lui une branche appelée « *droit du transport aérien* », qui traite des règles applicables au contrat de transport aérien et notamment de la responsabilité du transporteur aérien. C'est une activité économique réglementée qui regroupe toutes les opérations de transport de marchandises de toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau d'un pays et au niveau international. Le trafic aérien est distingué par sa célérité, par son degré d'assurance, par sa conformité et sa sécurité. En plus d'être un mode de transport très sûr voire le plus sûr, le transport aérien est le moyen le plus rapide pour les livraisons à longue distance et la régularité des vols qu'il offre permet de planifier les délais de livraison.

3.2.1. Système de réparation en matière d'assurance RC:

Le transporteur aérien est coupable du préjudice occasionné en cas de disparition, aliénation ou détérioration de bagages consignés ou de marchandises lorsque la condition qui a provoqué le préjudice s'est réalisée pendant le transport.

3.2.2. Assurance RC aérienne (corps de l'aéronef):

Au titre des responsabilités qu'encourt l'aéronef, et dont les règles et les limitations font l'objet des conventions de Varsovie et de Montréal, la compagnie aérienne doit être couverte, d'une part, contre les conséquences pécuniaires des accidents survenus à ses aéronefs, d'autre part, contre les suites des dommages encourus par les marchandises et les bagages qu'elle transporte. D'après l'article 95 de la loi 40-13 sur la réglementation de l'aéronautique au Maroc ; tout aéronef civil, qui assure au Maroc un des services aériens énumérés à l'article 115 , du décret n° 2-61-161 ou qui survole le territoire marocain, qu'il soit immatriculé au Maroc ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité du concessionnaire pour les préjudices engendrés aux victimes au sol.

Quant aux appareils enregistrés au Maroc le contrat d'assurance est normalement conclu auprès d'une entreprise d'assurances, que ce soit une société ou bien un assureur, mandaté par le ministre des finances. Cependant les appareils immatriculés à l'étranger, l'assurance est conclue auprès d'une société d'assurance autorisée par l'Etat d'immatriculation.

3.2.3. Exemple de l'abordage aérien:

La responsabilité : En cas d'abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol :

S'il est prouvé qu'il y eu faute de l'exploitant, de l'un de ces appareils ou celle de ses fonctionnaires pendant l'exercice de leurs fonctions, a été la cause du dommage à un autre aéronef ou d'autres aéronefs, du non-usage de ce ou ces appareils, des pertes à des personnes ou les choses à bord de ce ou de ces appareils, ce concessionnaire est responsable de toutes les pertes ;

Si les dommages sont dus à la faute des exploitants de deux ou plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, chacun d'eux sera responsable à l'égard des autres du dommage subi, en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise en causant ce dommage.

Les indemnités payées par les autres exploitants : Le ou les exploitants responsables des dommages, est/ ou sont également responsables des indemnités que le ou les exploitants des autres appareils impliqués, ont réglés des pertes provoquées par l'accostage. Néanmoins, aux conséquences d'une procédure en répétition, aucun concessionnaire n'est obligé d'effectuer un paiement qui aurait, pour résultat d'assumer une importante indemnisation, à l'un quelconque plafond de responsabilité qu'il serait en droit de citer en ce qui concerne les biens ou les personnes acheminés à bord de son appareil.

La perte au sol par l'accostage : En cas de préjudices causés à des personnes ou à des biens à la surface à la suite d'un accostage entre deux ou plusieurs appareils en vol, les concessionnaires de ces appareils sont responsables de ces pertes jusqu'à un certain niveau consacré dans l'article 200 du décret de 1962, sauf qu'aucun exploitant n'est condamnable pour une somme qui est supérieure au plafond correspondant à son appareil.

Pendant le voyage, les fournitures sont soumis à de nombreux aléas et ce, quels que soient leur espèce et la prévoyance employée à leur condition d'emballage.

3.2.4. Les assurances facultés:

L'assuré est couvert pour les responsabilités et les frais qu'il encoure, vis à vis de la cargaison transportée ou devant être transportée à bord d'un avion, s'il y a dommage, perte, manquant ou

retard de livraison dus à la rupture à ses obligations du transporteur, c'est à dire à son obligation ou celles de ses préposés de procéder de façon appropriée au chargement, à la garde, le soin, le déchargement ou la livraison d'une cargaison.

4. L'assurance RC aérienne (Facultés):

S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur peut intenter un recours à l'encontre du premier transporteur, et le destinataire à l'encontre du dernier transporteur.

Dans son article 215 de la loi 40-13 qui dispose que tout assureur aérien doit souscrire une assurance ou toute autre garantie financière permettant de couvrir sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface, ainsi que pour les dommages causés aux personnes transportés en cas d'accident.

4.1. Le Principe en matière aérienne:

En ce qui concerne le transport aérien, le principe est que le transporteur n'est pas obligé de payer d'indemnité aux voyageurs, s'il arrive à justifier que l'infirmité ou le décalage sont dus à une force majeure, ne pouvant être écartées, même si toutes les dispositions judiciaires avaient été saisies.

Sont notamment réputés événements exceptionnels les circonstances pouvant être provoqué en cas de norme d'ordre public, les situations atmosphériques contradictoires avec la matérialisation du vol susvisé, de l'aléa rattaché à l'assurance du vol et de déficiences spéciales et extraordinaires pouvant bouleverser la fiabilité du vol.

4.2. Les limites en matière aérienne:

Il convient de relever qu'en droit aérien, le transporteur engage sa responsabilité pour tous dommages causés aux voyageurs, aux marchandises et bagages et pour le retard, telles sont les causes de la responsabilité du transporteur aérien mentionnées dans les articles 17 à 21 de la convention de Varsovie. Mais, « les deux conventions de Rome font de l'exploitant responsable des dommages causés, par les aéronefs en vol, aux tiers à la surface. On ne parle pas du transporteur »

4.3. La prescription en matière aérienne:

D'après l'article 215 du code de l'aviation civile, la poursuite en responsabilité envers le transporteur doit être engagée dans un délai de deux ans, courant à compter de la date d'arrivée de l'appareil ou de la date à laquelle il aurait dû effectuée sa mission.

Cette procédure est normalement engagée suivant la désignation du demandeur, soit auprès du tribunal du logement du transporteur, du siège principal de son établissement ou du lieu où il possède son exploitation par la diligence duquel le contrat a été exécuté, soit devant le tribunal du lieu d'arrivée de l'appareil.

Dans le cas où le transport a été exécuté par plusieurs transporteurs successifs, la personne concernée ou ses ayants droit ne peut intenter un recours qu'à l'encontre du transporteur ayant opéré un transport durant lequel l'accident ou le décalage s'est produit, sauf stipulations contraires dans le contrat.

Cependant, s'il s'agit d'équipement ou de fournitures, l'expéditeur peut engager une action contre le premier transporteur et l'interlocuteur contre le dernier transporteur. Réciproquement, ils sont dans le droit d'engager une action contre le transporteur ayant réalisés le transport au cours duquel la dégradation, le dommage, la perte ou le décalage s'est produit. Ces transporteurs sont conjointement responsables envers l'exportateur et l'expéditeur.

S'agissant de la convention de Varsovie, le transport est régi par les dispositions de **l'article 28 al. 1** : soit le tribunal du logement du transporteur, du siège principal de son établissement, ou de l'adresse où il détient son bureau par le soin auquel le contrat a été souscrit, soit auprès du tribunal du lieu de destination. Cette disposition est de droit impératif, et les parties ne peuvent y déroger (art. 32). Le tribunal qui est appelé à se prononcer, décidera de la loi applicable sur la base de son droit propre, c'est à dire de la Lex Fori. C'est également d'après la lex fori que sera tranché le problème de savoir si l'action à intenter est délictuelle ou contractuelle.

Il faut signaler que les parties peuvent décider de la loi applicable lors de la conclusion du contrat, mais parfois, la loi applicable n'est pas déterminée dans le contrat, ou parce que cette possibilité est formellement refusée aux parties contractantes, ou bien parce que les parties n'ont pas songé à le mentionner. Dans ce cas, le rôle du tribunal saisi pour la détermination du droit applicable est très important.

L'article 27 de la convention de Varsovie dispose aussi qu' : « en cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit. »

Conclusion:

L'accroissement des échanges commerciaux a donné lieu au domaine de l'assurance. Devant la multiplicité des fournitures acheminées avec la conséquence de la proposition progressive des

services connexes, les assureurs emploient une extensibilité dans la police d'assurance pour satisfaire les aspirations du marché. Autant les échanges commerciaux se sont augmentés, autant l'assurance est devenue une obligation pour le transporteur en cas de d'accident puisque ce dernier est appelé faire face aux revendications des victimes et à ses préjudices personnels, le sinistre est quelque fois susceptible d'anéantir l'engin de transport employé.

Si ce genre d'assurance a illustré une réussite frappante dans les pays occidentaux, il ressort que dans les pays émergents, il n'y a pas encore une étude empirique dans les entreprises d'assurance et surtout en ce qui concerne de responsabilité civile du transporteur de marchandises.

Toute compagnie aérienne est dans l'obligation de souscrire une assurance au profit de leurs passagers pour garantir tout accident survenu lors du transport aérien, et le cas échéant le versement des indemnités dues. Cette assurance ne fait office que si la victime ou ses ayants droit renoncent à poursuivre le transporteur aérien en justice. Cette action est appelée en droit des assurances : « stipulation pour autrui », l'assureur subroge la victime dans ses droits. Mais en cas de refus, la victime ou ses ayants droit engagent une action en responsabilité contre le transporteur.

L'activité du transport aérien a progressé de plus en plus ces dernières décennies, c'est la raison pour laquelle une protection était nécessaire, cette dernière était mal vue dans le passé. En général c'est l'exonération de la responsabilité du transporteur, qui a été la règle dans l'aviation civile, c'est substitution du principe de limitation de responsabilité qui est conforme à la morale et à l'équité qui est généralement la base du droit.

Le transporteur aérien est dissimulé d'une manière générale derrière une limitation de responsabilité ou lorsqu'il ne peut pas prouver son innocence ; il paraît logique qu'il soit assujéti à une responsabilité illimitée s'il a volontairement engendré l'accident, ce qui semble aléatoire. Pour satisfaire l'équité pour les deux parties que ce soit le transporteur ou la victime, les règles de droit doivent être respecter.

Le cadre juridique de l'assurance du transporteur aérien est caractérisé par une réglementation internationale en croissance permanente. Le taux d'indemnisation s'est développé sous le poids des demandes des passagers, la participation de familles de victimes et des grands cabinets d'avocats spécialisés dans les indemnisations.

En conclusion, pour que l'assurance de responsabilité civile aérienne soit infaillible, il faut que l'autorité compétente exerce un contrôle étroit sur les transporteurs aériens en les obligeant à souscrire une assurance de responsabilité pour minimiser les risques en matière aérienne,



permettre aux victimes d'avoir une indemnisation juste équitable et enfin, au cas où les sommes versées sont importantes, le transporteur ne perdra pas son exploitation. Mais faut-il que ce contrôle soit efficace ?

BIBLIOGRAPHIE:

B. STARCK, H. ROLAND, L. BOYER, Obligation, La responsabilité délictuelle, 5^e éd, Litec 1996, n°85, p.47

Chantale Russo. L'assurance de responsabilité à l'assurance directe éd. Dalloz 2001.P.17.

Dalloz 'fondement de la responsabilité civile » ed.2009.

Dominique BERCOVICI « les fondamentaux de l'assurance » P.123

ELESSA ADJANDJI, Mémoire sur la responsabilité du transporteur aérien présenté université de Casablanca 2014.

FOLLIOT G. Michel, Les relations aériennes internationales, éditions A. PEDONE, 1985

H. ROLAND et L. Boyer, Les adages du droit Français, Litec,3^e éd.,1992, n° 206.

ICAO : Manuel de la réglementation du transport aérien international.

Jean Bigot : Introduction- Assurance de dommages à caractère indemnitaire.

Jourdain (P) ;J.CI Responsabilité civile,ART.1382-1386, Droit à réparation, Responsabilité fondé sur la Faute.

KANGAMINA KIS KIBALA, op.cit, pp125-126

Martine Jacquin : indemnisation des victimes : le cas de l'aviation en droit aéronautique publié le 30/03/2016.

NEKLI- KACEL NOUARA Mémoire de Magistère soutenu par Universit2 de droit d'Alger, p29

Olivier Bario consultant en assurance » assurance responsabilité civile » 10-11 Février 2015 Paris.

P. VEAUX-FOURNERIE et D. VEAUX, Jurisclasseur, Fasc.511-4, n°83 à 120, p.20-27

Réda Zaireg Huffpost Maroc Publication 21/06/2016

Tahiri directeur juridique au département maritime à la Sanad, analyse de l'économiste sur le régime de responsabilité civile maritime

TOGOLA Lassina.La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali. Revue Française d'Economie et de gestion.

Younes Laabi Thèse de l'université Panthéon Sorbonne « l'assurance de responsabilité civile » 2014 p 188

Yvonne Lambert-Faivre Précis droit des assurances Ed. 11 p.464 assurance corps des Aéronefs.