

VD_GERICHTE PT18.055617 vom 6. Oktober 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-10-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_gerichte_PT18.055617

FR: VD_GERICHTE PT18.055617 du 6 octobre 2025

IT: VD_GERICHTE PT18.055617 del 6 ottobre 2025

Erwägungen

E. 1

a) L'intimée est une société d'assurance de droit [...], ayant son siège à [...].

- 4 - Cette société détient une succursale immatriculée en [...]. b) [...] était une société anonyme de droit [...], ayant son siège social à [...], active dans le domaine des opérations d'assurance et de réassurance. Selon le Journal officiel de la [...] du 29 décembre 2019, [...] a été fusionnée par absorption avec F._____. Cette fusion a eu pour conséquence le transfert du portefeuille des contrats, avec les droits et obligations qui s'y rattachent, d'[...] vers la succursale de F._____.

E. 1.1

L'appel est recevable contre les décisions finales de première instance (art. 308 al. 1 let. a CPC [Code de procédure civile du 19 décembre 2008 ; RS 272]) au sens de l'art. 236 CPC, dans les causes patrimoniales dont la valeur litigieuse au dernier état des conclusions devant l'autorité précédente est de CHF 10'000.- au moins (art. 308 al. 2 CPC).

E. 1.2

Ecrit et motivé, l'appel doit être introduit auprès de l'instance d'appel, soit auprès de la Cour d'appel civile (art. 84 al. 1 LOJV [loi d'organisation judiciaire du 12 décembre 1979 ; BLV 173.01]), dans les trente jours à compter de la notification de la décision motivée ou de la notification postérieure de la motivation (art. 311 al. 1 CPC).

E. 1.3

Formé en temps utile contre une décision finale dans une cause patrimoniale dont la valeur litigieuse est supérieure à CHF 10'000.- par une partie disposant d'un intérêt digne de protection (art. 59 al. 2 let. a CPC), l'appel est recevable. Il en va de même de la réponse, déposée en temps utile et des écritures subséquentes des parties. 2.

E. 2

a) B._____ Sàrl est une société à responsabilité limitée de droit français gérée par [...] et dont le siège social se trouve à [...], en [...]. Elle exploitait un aéronef de type [...], n° de série [...], immatriculé aux [...] [...] (ci-après : l'avion). Cet appareil était la propriété d'une société du [...], dont le siège est à [...], à laquelle B._____ Sàrl avait, par un accord de fiducie (trust agreement) du 15 août 2007, conféré la propriété en se réservant la jouissance. b) B._____ Sàrl a souscrit, pour l'avion, une assurance multirisque aviation auprès de Y._____, garantissant notamment les risques « corps » et responsabilité civile (contrat n[...]). Il ressort de cette police d'assurance que : « le contrat est établi d'après les déclarations du souscripteur et la cotisation est fixée en fonction de ces dernières. » Etaient assurés, d'une part B._____ Sàrl, et d'autre part, en tant qu'« assurés additionnels », la société [...], la société [...], ainsi que [...]. Le contrat d'assurance prévoyait que l'intimée

abandonnait tout recours à l'encontre des coassurés précités, sauf exceptions stipulées dans le contrat. Cette police d'assurance mentionnait encore que l'appelant bénéficiait d'une expérience totale de plus de 4'000 heures de vol, dont « 100 heures sur type ».

- 5 - c) [...] était une société de droit des [...], dont le siège social était situé à [...]. d) Le 3 février 2011, B. _____ Sàrl et [...] ont conclu un « contrat de location [...] ». [...] était représentée par l'appelant et [...], tous deux désignés en tant que « consultants » de cette société. Il ressort de ce contrat que [...] entendait utiliser cet avion pour effectuer des vols à caractère non commercial. L'art. 1.2 du contrat prévoyait qu'à compter de la prise en charge, l'entière responsabilité de l'appareil était transférée à [...], en qualité de détenteur de l'avion loué. L'art. 1.7 dudit contrat précisait que la location était définie pour la durée prévue lors de la réservation. L'appelant officiait régulièrement en qualité de pilote, en particulier de commandant de bord, sur les vols effectués avec l'avion pour le compte de [...].

E. 2.1

L'appel peut être formé pour violation du droit ainsi que pour constatation inexacte des faits (art. 310 CPC). L'autorité d'appel peut revoir l'ensemble du droit applicable, y compris les questions d'opportunité ou d'appréciation laissées par la loi à la décision du juge, et doit, le cas échéant, appliquer le droit d'office conformément au principe général de l'art. 57 CPC (ATF 138 III 378 consid. 4.3.1 ; TF 4A_168/2022 du

E. 2.2

Le juge d'appel contrôle librement l'appréciation des preuves effectuée par le juge de première instance (art. 157 CPC en relation avec l'art. 310 let. b CPC) et vérifie si celui-ci pouvait admettre les faits qu'il a retenus (TF 4A_31/2024 du 13 juin 2024 consid. 3.1 et les références citées). Le libre pouvoir d'examen ne signifie pas que le juge d'appel soit tenu, comme une autorité de première instance, d'examiner toutes les questions de fait ou de droit qui peuvent se poser, lorsque les parties ne les font plus valoir devant lui. Sous réserve de vices manifestes, il doit se limiter aux arguments développés contre le jugement de première instance dans la motivation écrite (TF 4A_502/2021 du 17 juin 2022 consid. 4.1).
3.

E. 3

a) Le 8 mars 2011, la société B. _____ Sàrl a demandé à l'appelant et à N. _____ d'effectuer un vol VFR (visual flight rules, soit en traduction libre : règles de vol à vue) privé pour transporter une passagère de [...] à [...] et la ramener à [...]. b) L'aéroport de [...] comporte deux pistes, l'une de quarante-cinq mètres de large et l'autre de trente-six mètres de large. L'appelant officiait en qualité de commandant de bord pour ces vols. L'appelant était aux commandes de l'avion, assis à gauche dans le cockpit. N. _____ l'accompagnait, ayant pris place dans le siège de droite. c) A l'aller, lors de l'atterrissage à [...], l'avion est parti sur la gauche, mais l'appelant a réussi à le ramener au milieu de la piste. L'appelant a qualifié cet atterrissage de « quelque peu particulier ». Il a précisé qu'il n'y avait aucun problème visible après avoir effectué une inspection du train à l'issue de l'atterrissage, dite inspection n'ayant rien révélé. L'appelant n'était toutefois pas à même de vérifier l'angle de

- 6 - chasse du train avant, puisque cela nécessitait que l'avion soit posé sur des supports et que le contrôle soit effectué par un mécanicien agréé dans un atelier. Le vol entre [...] et [...] s'est déroulé sans problème jusqu'à l'atterrissage, qui a eu lieu sur la piste [...]. A cette

occasion, le train principal de l'avion a touché en premier le sol, puis la roue de proue. Juste après, l'avion a dévié sur la gauche et est sorti de la piste. Le train avant s'est affaissé et l'aéronef a poursuivi sa course dans la bande herbeuse, entre la piste et la voie de roulage. d) Après l'accident à [...], la pression du pneu avant de l'avion a été mesurée à 65,6 PSI (pound per square inch, en français livre-pouce par force carré), c'est-à-dire 4,4 PSI de moins que la pression « préconisée » de 70 PSI. Il est possible que le pneu se soit dégonflé suite à l'accident ou en raison de l'accident. En tout état de cause, une différence de pression de 4 PSI sur un pneu représente une différence de l'ordre de 6 %, qu'il n'est physiquement pas possible de déceler sans un instrument de mesure spécifique. e) Il ressort du procès-verbal d'audition de l'appelant du 8 mars 2011 par le Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (ci-après : BEAA) ce qui suit : « Personne appelée à fournir des renseignements 1. Ladite personne peut refuser de témoigner. Ayant été dûment informé/e de ses droits et obligations, Monsieur W. _____ se présente en tant que personne appelée à fournir des renseignements devant l'enquêteur et déclare ce qui suit : 1. Avez-vous bien compris l'information destinée aux personnes appelées à fournir des renseignements, voulez-vous faire usage de vos droits de ne pas témoigner ou êtes-vous disposé/s à déposer ? J'ai bien compris l'information destinée aux personnes appelées à fournir des renseignements, et suis disposé/e à témoigner. » A la question de savoir s'il avait une idée des raisons de l'accident, l'appelant a répondu de la manière suivante :

- 7 - « Après avoir vu les traces, plus particulièrement celles laissées de la roue de proue, je pense qu'elle a pu se mettre en travers. Ceci est un problème « connu » sur ce type d'avion. » L'appelant a signé ce procès-verbal, sous la mention : « Le/La soussigné/e confirme avoir lu le présent procès-verbal et être d'accord avec son contenu. »

E. 3.1

S'agissant du droit applicable, l'art. 117 LDIP prévoit que, faute d'élection de droit, le contrat est régi par le droit de l'Etat avec lequel il présente les liens les plus étroits (al. 1), lesquels sont réputés exister avec l'Etat dans lequel la partie qui doit fournir la prestation caractéristique a sa résidence habituelle ou, si le contrat est conclu dans l'exercice d'une activité professionnelle ou commerciale, son établissement (al. 2). Par prestation caractéristique, il faut entendre la prestation de service dans le mandat, le contrat d'entreprise et d'autres contrats de prestation de service (art. 117 al. 3 let. c LDIP).

E. 3.2

A juste titre, les parties ne remettent pas en cause qu'en tant que droit de l'Etat du domicile ou siège de la partie fournissant la prestation caractéristique, le droit français est applicable au contrat d'assurance qui liait B. _____ Sàrl à Y. _____, compagnie d'assurance française qui avait son siège en [...], et le droit suisse applicable au mandat qui liait B. _____ Sàrl à l'appelant. Elles ne contestent pas non plus le fait que le droit suisse, en tant que droit applicable aux rapports juridiques existant entre l'auteur et le lésé (art. 133 al. 3 LDIP), subsidiairement en tant que droit de l'Etat sur le territoire duquel le dommage s'est produit (art. 133 al. 2, 2ème phrase,

- 22 - LDIP), est applicable aux prétentions délictuelles de B. _____ Sàrl ou de tout autre lésé à l'encontre de l'appelant. À bon droit encore, les parties ne remettent pas en cause le fait que, fondé sur l'art. 144 al. 1 LDIP et la jurisprudence y relative (ATF 138 III 587 consid. 2.5.1 ; ATF 128 III 295 consid. 2d), le droit de recours de l'intimée contre l'appelant n'existe que dans la mesure où il est admis tant par le droit français applicable au

contrat d'assurance en exécution duquel Y. _____ a désintéressé B. _____ Sàrl, preneuse d'assurance, que par le droit suisse applicable aux relations entre les lésés et l'appelant. Enfin, l'appelant ne remet pas en cause de manière recevable l'existence en droit français d'un droit de recours contre lui. En effet, la seule critique qu'il formule à ce sujet, en page 28 de son mémoire d'appel, consiste à reprocher à l'intimée de ne pas avoir démontré que le recours contre un responsable contractuel était ouvert en droit français. L'appelant ne formule en revanche aucune critique contre le raisonnement des premiers juges, exposé au considérant Vb-c du jugement attaqué. Selon eux, conformément au Y. _____ s'était trouvée à double titre subrogée à concurrence de ses prestations dans l'ensemble des droits de B. _____ Sàrl contre l'appelant (jugement attaqué, consid. Vb et e, p. 26 ss) en vertu de la subrogation légale de l'assureur à laquelle pouvait s'ajouter une cession conventionnelle (art. 1250 du Code civil français, abrogé depuis 2016) si l'assuré en manifestait la volonté concomitamment ou antérieurement au paiement des prestations d'assurance. En définitive, les griefs recevables de l'appelant sont dirigés exclusivement contre les considérants du jugement de la Chambre patrimoniale qui admettent les prétentions de l'intimée selon le droit suisse. 4.

E. 4

a) L'avion a été endommagé par sa sortie de piste. b) Le montant versé par l'intimée à B. _____ Sàrl des suites de cet accident s'est élevé au total à 574'788,56 EUR.

E. 4.1

L'appelant reproche à la Chambre patrimoniale d'avoir rejeté à tort l'exception de prescription. Il soutient que les délais de prescription

- 23 - applicables, d'une année en vertu de l'art. 60 aCO (Code des obligations suisse du 30 mars 1911 ; RS 220 ; dans sa version antérieure à la modification du 15 juin 2018) pour les prétentions délictuelles – à savoir pour celles fondées sur les art. 41 ss CO – et de deux ans pour les autres en vertu de l'art. 46 aLCA (Loi fédérale sur le contrat d'assurance du 2 avril 1908 ; RS 221.229.1 ; dans sa version antérieure à la modification du 19 juin 2020), ont commencé à courir dès le 8 mars 2011, date à laquelle B. _____ Sàrl aurait eu connaissance aussi bien du dommage que de l'identité de ses éventuels auteurs puisqu'elle avait elle-même mandaté l'appelant et N. _____ pour piloter l'avion. Selon l'appelant, faute d'être lésé au sens de l'art. 122 al. 1 CPP (Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0), l'assureur n'avait pas qualité pour se constituer partie civile dans le procès pénal, de sorte que les conclusions qu'il a prises devant le Ministère public n'auraient pas interrompu le cours de la prescription. Il soutient ainsi que les délais de prescription avaient dès lors tous expiré avant l'ouverture de l'action le 31 mai 2018.

E. 4.2

L'intimée conteste le grief de l'appelant en faisant valoir que la connaissance du dommage au sens de l'art. 60 aCO suppose la connaissance des éléments propres à fonder et à motiver une demande en justice. Elle soutient qu'elle n'a pas eu connaissance de tels éléments avant de prendre connaissance du rapport d'enquête du SESA en octobre 2013 et que, puisqu'elle fait notamment valoir des prétentions contractuelles, la prescription n'était pas acquise avant l'ouverture de l'action le 31 mai 2018. L'intimée avance aussi que l'art. 46 aLCA n'est pas applicable à ses prétentions.

E. 4.3.1

Avant l'entrée en vigueur de la modification du 15 juin 2018 (RO 2018 5343) le 1er janvier 2020, l'art. 60 al. 1 aCO disposait que les actions en dommages-intérêts dérivant d'un acte illicite se prescrivait par un an à compter du jour où la partie lésée avait eu connaissance du dommage ainsi que de la personne qui en était l'auteur et, dans tous les cas, par dix ans dès le jour où le fait dommageable s'était produit. L'alinéa 2 de la même disposition légale prévoyait que, si les

- 24 - dommages-intérêts dérivait d'un acte punissable soumis par les lois pénales à une prescription de plus longue durée, cette prescription s'appliquait à l'action civile. La jurisprudence a toutefois précisé que, dans l'application de cette dernière disposition, le juge civil était lié par une condamnation pénale en force, par un prononcé libératoire en force constatant l'absence d'acte punissable ou par une décision de suspension de la procédure pénale assortie des mêmes effets qu'un jugement quant à son caractère définitif (ATF 136 III 502 consid. 6.1). La connaissance de la personne, auteur du dommage au sens de l'art. 60 al. 1 aCO, n'est pas acquise dès l'instant où le lésé présume que la personne en cause pourrait devoir réparer le dommage, mais seulement lorsqu'il connaît les faits qui fondent son obligation de réparer ; en revanche, il n'est pas nécessaire qu'il connaisse également le fondement juridique de ce devoir ; en effet, l'erreur de droit – qu'elle soit excusable ou non – n'empêche pas le cours de la prescription (ATF 131 III 61 consid. 3.1.2 ; TF 4A_362/2020 du 22 janvier 2021 consid. 4.1.1).

E. 4.3.2

Dans sa teneur antérieure à la modification du 19 juin 2020 comme dans sa teneur actuelle, l'art. 46 LCA régit exclusivement la prescription des créances qui découlent du contrat d'assurance. Il s'applique donc aux prestations de l'assureur et aux primes dues par le preneur d'assurance, ainsi qu'au droit de recours interne de l'assureur contre le preneur. Cependant il ne s'étend pas au droit de recours externe, c'est-à-dire au droit de recours de l'assureur contre le tiers responsable du dommage, qui n'est pas partie au contrat d'assurance (Elsig, in CR LCA, 2022, n. 12 ad art. 46). Selon l'art. 127 CO, toutes les actions se prescrivent par dix ans lorsque le droit fédéral n'en dispose pas autrement.

E. 4.3.3

Aux termes de l'art. 135 CO, la prescription est interrompue lorsque le débiteur reconnaît la dette, notamment en payant des intérêts ou des acomptes, en constituant un gage ou en fournissant une caution (ch. 1) ou lorsque le créancier fait valoir ses droits par des poursuites, par une requête de conciliation, par une action ou une exception devant un

- 25 - tribunal ou un tribunal arbitral ou par une intervention dans une faillite (ch. 2). Pour qu'elle interrompe la prescription selon l'art. 135 ch. 2 CO, il faut que la demande en justice soit recevable notamment qu'elle soit adressée en bonne et due forme (ATF 85 II 504 consid. 3b, JdT 1960 I 231) à un tribunal compétent pour en connaître (ATF 130 III 202 consid. 3. 3.2). L'art. 139 CO prévoit quant à lui que lorsque l'action ou l'exception a été rejetée par suite de l'incompétence du juge saisi, ou en raison d'un vice de forme réparable, ou parce qu'elle était prématurée, le créancier jouit d'un délai supplémentaire de soixante jours pour faire valoir ses droits, si le délai de prescription est expiré dans l'intervalle. La constitution de partie civile au procès pénal interrompt la prescription, pour autant qu'elle s'accompagne de la prise de conclusions chiffrées ou qu'elle en soit suivie dans le délai prévu à l'art. 123 CPP. L'effet interruptif se produit même si la procédure pénale est finalement classée (Pichonnaz, CR-CO I, art. 1-252, 3e éd., 2021, n. 18 ad art. 135). En

revanche, la prise de conclusions devant l'autorité pénale ne produit pas l'effet interruptif prévu par l'art. 135 ch. 2 CO si les conclusions prises n'entrent pas dans les attributions du juge pénal (ATF 148 III 401 consid. 3.3.1). L'art. 122 al. 1 CPP, qui définit les conditions auxquelles des conclusions civiles peuvent être prises dans le procès pénal, permet au seul lésé de faire valoir, en qualité de partie plaignante, des conclusions civiles déduites de l'infraction par adhésion à la procédure pénale. La notion de lésé est définie à l'art. 115 al. 1 CPP. Il s'agit de toute personne dont les droits ont été touchés directement par une infraction (ATF 145 IV 491 consid. 2.3 ; ATF 143 IV 77 consid. 2.2 ; ATF 141 IV 454 consid. 2.3.1). Pour être directement touché, le lésé doit subir une atteinte en rapport de causalité directe avec l'infraction poursuivie. Les personnes subissant un préjudice indirect ou par ricochet n'ont pas le statut de lésé et n'ont ainsi pas qualité pour se constituer parties plaignantes, ni pour prendre des conclusions civiles, dans le procès pénal (ATF 141 IV 454 consid. 2.3.1 ; TF 1B_253/2019 du 11 novembre 2019 consid. 4.2 publié in Pra 2020 8 94). Cependant, il résulte de l'art. 121 al. 2 CPP qu'une personne subrogée de par la loi aux droits du

- 26 - lésé est habilitée à introduire une action civile dans la procédure pénale (ATF 145 IV 351 consid. 4.2).

E. 4.3.4

Selon l'art. 72 al. 1 aLCA, qui a été abrogé par la loi fédérale du 19 juin 2020 entrée en vigueur le 1er janvier 2022, les prétentions que l'ayant droit pouvait avoir contre des tiers à raison d'actes illicites passaient à l'assureur jusqu'à concurrence de l'indemnité payée. La subrogation légale prévue par l'art. 72 al. 1 aLCA n'avait pas seulement pour objet les prétentions du preneur d'assurance, mais également les prétentions des autres personnes, assurées au côté du preneur ou bénéficiaires de l'assurance (Philipp/Sieber/Heinz Hüsler, in Fischer/Luterbacher (dir.) *Haftpflichtkommentar*, 2016, n. 26 ad art. 72 LCA p. 2414). Les prétentions dans lesquelles l'assureur était subrogé en vertu de l'art. 72 aLCA étaient celles qui découlaient d'un acte illicite, c'est-à-dire celles fondées sur les art. 41 ss CO, notamment sur les responsabilités causales instituées aux art. 54 à 58 CO, à l'exclusion de la responsabilité contractuelle (ATF 144 III 209 consid. 2.6). Conformément à l'art. 138 al. 1 aCO, la prescription interrompue par l'effet d'une action ou d'une exception recommençait à courir, durant l'instance, à compter de chaque acte des parties et de chaque ordonnance ou décision du juge.

E. 4.4

En l'espèce, l'intimée soutient qu'elle est subrogée, d'une part, ex lege dans des prétentions délictuelles contre l'appelant qui appartenaient, pour les unes à K._____, et pour les autres à B._____ Sàrl et, d'autre part, en vertu des cessions conventionnelles que comportaient les protocoles de règlement signés à l'occasion du versement de toutes les prestations d'assurance, dans les prétentions contractuelles de B._____ Sàrl contre l'appelant.

E. 4.4.1

Pour ce qui concerne la prescription des prétentions délictuelles, celle-ci était, à l'origine, soumise à l'art. 60 aCO (art. 49 Tit.

- 27 - fin. CC). Il est établi que la procédure pénale a été clôturée par une ordonnance de classement entrée en force, motivée par l'absence de négligence et, partant, d'infraction

pénale à reprocher à l'appelant. Cette appréciation de l'autorité pénale lie le juge civil (cf. consid. 4.3.1 supra). Il s'ensuit qu'en vertu de l'art. 60 al. 1 aCO, le délai de prescription applicable est d'un an à compter du jour où le titulaire de la prétention a eu connaissance du dommage et de son auteur. Il n'est pas établi que K. _____ ait été informée de l'identité des pilotes et des éventuels reproches à leur faire, de sorte que le délai de prescription de l'art. 60a CO n'a pas commencé à courir pendant que celle-ci était encore titulaire de ses prétentions en dommages-intérêts. Ce n'est que le 29 mars 2012 que Y. _____ a versé un solde de tout compte à B. _____ Sàrl, correspondant notamment à la valeur assurée de l'avion. Ainsi, Y. _____ a été subrogée dans les prétentions délictuelles de K. _____, à concurrence de ses prestations au titre de l'assurance de corps, au plus tard à cette date. Or, il n'est pas démontré que Y. _____ ait eu conçu des soupçons contre l'appelant et envisagé de lui intenter action avant d'avoir pris connaissance du rapport d'enquête du SESA en octobre 2013 et ait fait rédiger une note interne le 24 octobre 2013 dans laquelle étaient examinés les différents éléments qui pouvaient fonder une action. En ce qui concerne les prétentions qui appartenaient à l'origine à K. _____, il y a dès lors lieu de retenir que le délai de prescription de l'art. 60 aCO a commencé à courir le 24 octobre 2013. Il est vrai, en revanche, que B. _____ Sàrl avait connaissance du dommage et de l'identité des pilotes depuis le 8 mars 2011. Il n'est toutefois pas établi qu'elle disposait déjà, avant le 29 mars 2012, d'une connaissance assez précise des faits qui fondaient une éventuelle responsabilité de l'appelant. S'il est possible que B. _____ Sàrl ait pu avoir connaissance dès le mois de novembre 2012 du rapport du SESA, puisque celui-ci a été prié de lui en transmettre une copie le 21 novembre 2012, elle n'était déjà plus titulaire des prétentions litigieuses à ce moment-là, qui étaient passées à Y. _____ au plus tard le 29 mars 2012.

- 28 - En ce qui concerne les prétentions délictuelles qui appartenaient à l'origine à B. _____ Sàrl, il y a dès lors lieu de retenir, également, que le délai de prescription de l'art. 60 aCO a commencé à courir le 24 octobre 2013. Contrairement à ce que soutient l'appelant, l'assureur, qui se prévalait de la subrogation légale prévue à l'art. 72 al. 3 aLCA, avait qualité, en vertu de l'art. 121 al. 3 CPP, pour se constituer partie civile dans la procédure pénale et a valablement interrompu la prescription des prétentions délictuelles par le dépôt de ses conclusions civiles par adhésion à la procédure pénale le 14 mars 2014. Il ne ressort pas de l'état de fait que l'assureur et le Ministère public seraient restés inactifs pendant un laps de temps de plus d'une année durant la procédure pénale. La prescription a dès lors recommencé à courir dès l'ordonnance de classement du 1er juin 2017 et elle n'était pas acquise le 31 mai 2018, lorsque l'assureur a déposé la requête de conciliation. Les actes du procès civil n'ont cessé de l'interrompre depuis lors – sans compter que le délai de prescription a été porté à trois ans depuis le 1er janvier 2020 (art. 60 al. 1 CO dans sa nouvelle teneur) et qu'il est depuis lors suspendu pour toute la durée de la procédure civile (art. 138 al. 1 CO dans sa nouvelle teneur ; cf. art. 49 al. 1 Tit. fin. CC).

E. 4.4.2

Quant aux prétentions contractuelles de B. _____ Sàrl dont l'intimée se dit cessionnaire du fait des déclarations de cession, elles sont soumises au délai de prescription décennal de l'art. 127 CO et non au délai de deux ans de l'art. 46 aLCA, dès lors qu'elles ne dérivent pas du contrat d'assurance. Le délai de dix ans n'a pas commencé à courir avant l'accident du 8 mars 2011 et a donc été interrompu par le dépôt de la requête de conciliation du 31 mai 2018. Les actes du procès civil n'ont également cessé de l'interrompre depuis lors et il reste

suspendu (cf. art. 138 al. 1 CO, dans sa nouvelle teneur ; cf. art. 49 al. 1 Tit. fin. CC).

- 29 - Il résulte de ce qui précède que la Chambre patrimoniale a rejeté à bon droit l'exception de prescription soulevée par l'appelant. Le grief de l'appelant est mal fondé. 5.

E. 5

Lorsque l'intimée a versé les indemnités à son assurée B._____ Sàrl, les précisions suivantes ont été émises : - Le 12 juillet 2011 : « B._____ Sàrl déclare subroger dans ses droits et actions la société [...] dans la limite de l'indemnité reçue ainsi que relever et garantir les assureurs de tout recours, actions et/ou réclamations liés à ce sinistre. » et : « Les signataires subrogent [...] dans tous leurs droits et actions à l'encontre de tout tiers responsable. » - Le 29 mars 2012 : « Le signataire déclare se porter fort de toutes réclamations émanant de toute personne physique ou morale pouvant détenir un droit au titre de l'indemnité objet du présent protocole. » - Le 6 décembre 2011 :

- 8 - « Les bénéficiaires de l'indemnité d'assurance subrogent [...] dans tous leurs droits et actions à l'encontre de tout tiers responsable. » - Le 28 décembre 2011 : « Le signataire relève et garantit [...] de tout recours, actions et/ou réclamations complémentaires liés à ce sinistre dans la limite du présent protocole. » - Le 29 mars 2012 : « Le signataire relève et garantit [...] de tout recours, actions et/ou réclamations complémentaires liés à ce sinistre. »

E. 5.1

L'appelant conteste tout manquement fautif à son devoir de diligence en lien de causalité avec un dommage subi par B._____ Sàrl et par K._____. Il reproche à la Chambre patrimoniale de s'être fondée sur des faits non allégués en procédure et au surplus non prouvés, en violation des art. 55 CPC et 8 CC (Code civil suisse du 10 décembre 1907 ; RS 210), pour retenir l'existence de circonstances qui auraient dû, selon le jugement, le conduire à vérifier la pression et regonfler le pneu de la roue de proue et à procéder à des contrôles supplémentaires, notamment à un essai de roulage avant de décoller de [...] et, surtout, pour retenir qu'il aurait dû remettre des gaz après son atterrissage à [...]. Il fait valoir qu'il a procédé aux contrôles prescrits par le manuel de vol et que l'essai de roulage que la Chambre patrimoniale lui reproche de ne pas avoir fait ne ressort pas des prescriptions du constructeur, notamment de sa lettre d'information. Il fait encore grief à la Chambre patrimoniale d'avoir retenu à tort l'existence d'un lien de causalité entre l'éventuelle insuffisance de la pression du pneu de la roue de proue et l'accident, ainsi que d'avoir retenu sans preuve qu'il aurait pu éviter l'accident en remettant des gaz et en redécollant aussitôt après avoir posé l'avion sur la piste à [...].

E. 5.2

L'intimée soutient que l'appelant a fait preuve d'une incroyable et accablante désinvolture en reprenant les airs pour [...] sans explication sur l'anomalie rencontrée à l'atterrissage à [...]. Elle fait valoir en concours contre l'appelant des prétentions en responsabilité contractuelle et des prétentions en responsabilité délictuelle.

E. 5.3

La Chambre patrimoniale a retenu, en se fondant sur les déclarations faites par l'appelant dans le cadre de l'enquête administrative, que B._____ Sàrl avait mandaté directement l'appelant et N._____ pour qu'ils pilotent pour elle l'avion le 8 mars 2011 pour le

- 30 - vol [...] [...] [...]. Elle a donc considéré que la responsabilité de l'appelant était de nature contractuelle et suivait les règles applicables au mandat au sens des art. 398 ss CO. La Chambre patrimoniale a estimé que, s'il était vrai que l'appelant ne pouvait pas lui-même effectuer le contrôle nécessaire de l'avion préconisé par le constructeur, il n'avait pas fait preuve de la diligence requise en ne prenant aucune mesure substantielle ensuite de l'écart effectué par l'avion qu'il pilotait lors de son atterrissage à [...]. Elle a relevé que l'expert avait indiqué que des vérifications complémentaires auraient pu être faites, sans recours à un mécanicien agréé, tel qu'un essai de roulage et de freinage et que l'appelant aurait dû remettre les gaz au moment de l'atterrissage. Examinant la responsabilité délictuelle de l'appelant, la Chambre patrimoniale a encore relevé que le comportement adopté par celui-ci avait fautivement violé les art. 6 al. 1 de l'ordonnance du 22 janvier 1960 sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef (OCA ; RS 748.225.1) et 6 de l'ordonnance du 4 mai 1981 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci- après : DETEC) concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA ; RS 748.121.11), ce qui avait conduit à la destruction de l'avion, de sorte que sa responsabilité extracontractuelle était également engagée.

E. 5.4.1

L'art. 398 al. 1 CO renvoie aux règles régissant la responsabilité du travailleur dans les rapports de travail, c'est-à-dire à l'art. 321e CO. Le mandataire est responsable envers le mandant de la bonne et fidèle exécution du mandat (al. 2). L'art. 321e al. 1 CO, qui reprend le régime général de l'art. 97 CO, prévoit que le travailleur répond du dommage qu'il cause à l'employeur intentionnellement ou par négligence. La responsabilité contractuelle est ainsi subordonnée aux quatre conditions cumulatives suivantes (TF 4A_445/2021 du 4 avril 2022 consid. 4.1) : un dommage, une violation d'un devoir de diligence, une faute et une relation de causalité (naturelle et adéquate) entre la violation fautive du devoir de diligence et le dommage survenu.

- 31 -

E. 5.4.1.1

Le dommage se définit habituellement comme la diminution involontaire de la fortune nette : il correspond à la différence entre le montant actuel du patrimoine du lésé et le montant que ce même patrimoine aurait si l'événement dommageable ne s'était pas produit. Il peut se présenter sous la forme d'une diminution de l'actif, d'une augmentation du passif, d'une non-augmentation de l'actif ou d'une non- diminution du passif (TF 4A_346/2023 du 13 juin 2024 consid. 5.1.2 et les références citées).

E. 5.4.1.2

Quant à la violation du devoir qui incombe au mandataire, il est généralement admis que son obligation principale consiste à mettre en œuvre une diligence raisonnable pour atteindre le résultat voulu par les parties et à livrer le résultat obtenu. De ce devoir principal découlent souvent des obligations accessoires, telles que les obligations d'information et de conseil, l'obligation de discrétion et l'obligation de sécurité (Werro, CR Code des obligations I Art. 253-529 CO, 3e éd., 2021 [cité ci-après : CR CO I], n. 13 ad art. 398 CO et les références citées). La portée de cette obligation indéterminée se concrétise ainsi le plus souvent durant l'exécution du mandat. Pour fixer la norme de comportement qui s'impose au mandataire, on tient compte de critères objectifs : le mandataire est tenu d'agir comme le ferait une personne raisonnable et diligente dans des circonstances semblables et

ce que le mandat soit onéreux ou gratuit (TF 4A_547/2019 du 9 juillet 2020 consid. 4.2.2 et les références citées). Lorsque le mandataire se livre à une activité spécialisée, son comportement doit être jugé en conséquence. Le mandataire ne peut pas s'exonérer de la violation de son obligation en invoquant des excuses personnelles. Par ailleurs, la mesure de la diligence dépend aussi des circonstances concrètes du cas d'espèce, telles que la difficulté du service (ATF 117 II 563 consid. 2a), le temps à disposition du mandataire (ATF 120 II 248 consid. 2e, JT 1995 I 559), l'importance de l'affaire (Tercier/Bieri/Carron, Les contrats spéciaux, 4e éd., Genève 2009, n. 4436) et le risque inhérent à l'activité (ATF 127 III 357 consid. 1b et 1c, JT 2002 I 192). Les règles de l'art généralement reconnues et les règles déontologiques serviront de référence pour définir la diligence requise (ATF 127 III 328 consid. 3, JT 2001 I 254, rés. in SJ 2002 I 103 ; ATF 117 II

- 32 - 563 consid. 2a, rés. in JT 1993 I 156 ; Tercier/Bieri/Carron, op. cit., n. 4444 ; Werro, CR CO I, n. 14 ad art. 398 CO).

E. 5.4.1.3

La faute correspond à un manquement de volonté aux devoirs imposés par l'ordre juridique, en l'occurrence le contrat : le débiteur n'a pas agi conformément à ce que l'on était en droit d'attendre de lui (CACI du 24 février 2025/105 consid. 5.2 et les références citées). Il peut s'agir d'une faute intentionnelle ou d'une négligence (Werro/Perritaz, CR CO I, n. 56 ad art. 41 CO et les références citées). La faute est constitutive d'intention lorsque l'auteur utilise ses capacités et sa volonté pour agir de façon dommageable. L'auteur agit de façon contraire à la diligence requise avec conscience et volonté (Werro, La responsabilité civile, 3e éd., Berne 2017, par. 328 et les références citées). En matière de responsabilité contractuelle, la faute est présumée (TF 4A_505/2023 du 29 juillet 2024 consid. 4.1).

E. 5.4.1.4

Un fait est la cause naturelle d'un résultat s'il en constitue l'une des conditions sine qua non (TF 4A_150/2022 du 12 septembre 2022 consid. 5.2.1 et les références citées). En d'autres termes, il existe un lien de causalité naturelle entre deux événements lorsque, sans le premier, le second ne se serait pas produit ; il n'est pas nécessaire que l'événement considéré soit la cause unique ou immédiate du résultat (TF 4A_150/2022, loc. cit.). L'existence d'un lien de causalité naturelle entre le fait générateur de responsabilité et le dommage est une question de fait (TF 4A_333/2021 du 8 février 2022 consid. 5.2).

E. 5.4.1.5

Lorsque la causalité naturelle est établie, il faut encore rechercher si le comportement incriminé est la cause adéquate du résultat. Tel est le cas lorsque, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, le comportement était propre à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit, de sorte que la survenance du résultat paraît favorisée par le fait en question (TF 4A_302/2020 du 15 octobre 2020 consid. 5.2). Il s'agit d'une question de droit (TF 9C_511/2023 du 25 novembre 2024 consid. 4.5). La causalité adéquate

- 33 - dépend d'une prévisibilité objective : il faut se demander si un tiers observateur neutre, voyant l'auteur agir dans les circonstances où il a agi, pourrait prédire que le comportement considéré aurait très vraisemblablement les conséquences qu'il a effectivement eues, quand bien même il ne pourrait pas prévoir le déroulement de la chaîne causale dans ses moindres détails. L'acte doit être propre, selon une appréciation objective, à entraîner un tel résultat ou à en favoriser l'avènement, de telle sorte que la raison conduit

naturellement à imputer le résultat à la commission de l'acte. L'examen de la causalité adéquate implique de porter un jugement de valeur, le juge faisant usage de son pouvoir d'appréciation selon les règles du droit et de l'équité (art. 4 CC) ; à ce titre, il tient notamment compte des objectifs de politique juridique poursuivis par la norme applicable dans le cas concret (TF 4A_302/2020, loc. cit.).

E. 5.4.1.6

C'est à l'employeur – soit au mandant lorsque l'art. 321e CO est appliqué sur renvoi de l'art. 398 CO – de prouver le manquement à la diligence due, car c'est ce manquement qui constitue la violation du contrat. Ce n'est qu'une fois cette preuve apportée qu'il appartient au travailleur, respectivement au mandataire (art. 321e CO par renvoi de l'art. 398 CO) de démontrer les circonstances qui excluent sa faute, conformément à l'art. 97 al. 1 CO (Witzig, in CR CO I, n. 1 ad art. 321e CO).

E. 5.4.2

Aux termes de l'art. 41 al. 1 CO, celui qui cause, d'une manière illicite, un dommage à autrui, soit intentionnellement, soit par négligence ou imprudence, est tenu de le réparer. Les quatre conditions suivantes doivent être réalisées : un acte illicite, une faute de l'auteur, un dommage et un rapport de causalité naturelle et adéquate entre l'acte fautif et le dommage (ATF 132 III 122 consid. 4.1 ; TF 4A_32/2023 du 31 août 2023 consid. 2.1).

E. 5.4.2.1

S'agissant des conditions de dommage et de rapport de causalité, il y a lieu de se référer aux notions développées ci-dessus (cf. consid. 5.4.1.1 et 5.4.1.4 à 5.4.1.5).

- 34 -

E. 5.4.2.2

Un acte est illicite lorsqu'il porte atteinte à un droit absolu du lésé (illicéité de résultat) ou lorsqu'il lèse son patrimoine (illicéité de comportement). Dans ce dernier cas, il faut encore établir la violation d'une norme de comportement visant à protéger le lésé dans les droits atteints par l'acte incriminé (ATF 133 III 323 consid. 5.1 ; ATF 132 III 122, loc. cit. ; TF 6B_987/2023 du 21 février 2024 consid. 1.4). L'illicéité est réalisée, lorsque l'acte incriminé porte atteinte à un bien protégé par un droit absolu, tel que la vie, l'intégrité corporelle ou la propriété. L'ordre juridique protège directement ces droits, sans qu'il soit nécessaire de rechercher dans chaque cas si l'auteur du dommage a violé une injonction déterminée.

E. 5.4.2.3

Dans le domaine aérien, les devoirs de prudence et de diligence des pilotes qui remplissent la fonction de commandant de bord d'un aéronef suisse ou d'un aéronef étranger qui atterrit en Suisse sont précisés par l'OCA. Aux termes de l'art. 6 al. 1 OCA, le commandant est tenu de prendre, dans les limites des prescriptions légales, des instructions données par l'exploitant de l'aéronef et des règles reconnues de la navigation aérienne, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts des passagers, de l'équipage, des ayants droit à la cargaison et de l'exploitant de l'aéronef. Selon l'art. 7 OCA, le commandant est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions légales, aux prescriptions contenues dans les publications d'information aéronautique (AIP), aux règles reconnues de la navigation aérienne et aux instructions de l'exploitant. Ainsi, pour se conformer aux

prescriptions légales en matière d'aviation énoncées ci-dessus, le pilote doit minimiser les risques au décollage. Selon une jurisprudence du Tribunal pénal fédéral, pour ce faire, les informations contenues dans le manuel de vol de l'appareil sont déterminantes (TPF, arrêt CA. 2020. 8 du 29 septembre 2021, consid. 3. 2. 2).

- 35 -

E. 5.4.2.4

Quant à la faute, sa définition est similaire aux développements précédents (cf. consid. 5.4.1.3), à l'exception qu'elle ne se fonde pas sur les exigences du contrat mais de l'ordre juridique et n'est pas présumée, celui qui s'en prévaut devant la prouver (art. 8 CC).

E. 5.5

Tout d'abord, il sied de relever qu'aucune des parties ne conteste, à bon droit, en appel l'existence de l'accord passé entre l'appelant et B. _____ Sàrl, par lequel la seconde a confié au premier, qui l'a acceptée, la mission de piloter l'avion de [...] à [...] puis de [...] à [...], ni la qualification juridique de ce contrat, qui est un mandat au sens des art. 394 ss CO.

E. 5.5.1

Le premier chef de responsabilité retenu par la Chambre patrimoniale contre l'appelant consiste dans l'omission de vérifier la pression des pneus et, si nécessaire, de les regonfler, avant de décoller de [...]. L'appelant ne conteste pas qu'il n'a pas vérifié la pression des pneus et qu'il ne les a pas regonflés avant de repartir de [...].

E. 5.5.1.1

Dans la lettre d'information du constructeur, celui-ci a expliqué que, pour prévenir des problèmes d'orientation du train avant, il remplaçait le pneu 6 plus gonflé à 50 PSI par un pneu 8 plus gonflé à 70 PSI. Il précisait expressément que la pression des pneus faisait partie des points de contrôle que le pilote devait vérifier avant chaque vol. Ces recommandations du constructeur, auxquelles se sont référés aussi bien le SESA que l'expert judiciaire, appartiennent aux règles de prudence dont l'observation est reconnue nécessaire pour réduire les risques à une mesure admissible. Il importe peu qu'elles aient été formellement intégrées au manuel de vol ou non, leur objet étant de compléter celui-ci. Leur violation constitue un acte illicite au sens de l'art. 41 CO, en tant que violation d'une norme protectrice, aussi bien qu'un manquement de diligence au sens des art. 321e et 398 CO. Interpellé à ce sujet par le SESA le 24 janvier 2012, l'appelant a expressément admis, dans sa réponse écrite du 2 février 2012, qu'il avait eu connaissance de la lettre d'information du constructeur. Ce n'est

- 36 - qu'en septembre 2013, après la publication du rapport du SESA attribuant l'accident notamment à la non prise en compte de cette lettre que l'appelant a soutenu, dans le cadre de l'enquête pénale, qu'il s'était trompé en répondant au SESA, affirmant avoir confondu cette lettre avec une annexe du manuel de bord interne. Vu le temps écoulé du 24 janvier 2012 au 2 février 2012, qui laissait à l'intéressé tout le temps de la réflexion et d'éventuelles vérifications, et compte tenu de la large diffusion de la lettre du constructeur du 27 mars 2008, ainsi que des circonstances dans lesquelles sont intervenues les dénégations postérieures, la Cour de céans prête foi aux premières déclarations de l'appelant et retient, comme la Chambre patrimoniale, qu'il avait connaissance de la lettre du 27 mars 2008 avant l'accident. L'omission de vérifier la pression des pneus et, au besoin, de les regonfler jusqu'à une pression de 70 PSI est donc fautive.

E. 5.5.1.2

L'appelant soutient toutefois que les premiers juges ont erré en retenant un lien de causalité entre cette omission fautive et l'accident, même si la pression du pneu de la roue de proue mesurée après l'accident était de 65,6 PSI au lieu des 70 PSI préconisés, parce qu'il a été admis en procédure que le pneu de la roue de proue avait pu se dégonfler ensuite ou à cause de l'accident. Or, sur ce point, le grief est fondé. En effet, à l'audience d'instruction et de premières plaidoiries du 23 septembre 2020, l'intimée a admis l'allégué n° 143 de l'appelant, aux termes duquel il est possible que le pneu se soit dégonflé à la suite de l'accident ou en raison de celui-ci. Aucun lien de causalité ne peut dès lors être retenu entre l'omission de vérifier la pression du pneu et l'accident. C'est dès lors à bon droit que l'appelant conteste que l'omission de vérifier la pression des pneus le rende responsable des dommages résultant de l'accident. Sur ce point, le grief de l'appelant est fondé.

E. 5.5.2

Le deuxième chef de responsabilité retenu par la Chambre patrimoniale contre l'appelant consiste dans l'omission de procéder à un essai de roulage et de freinage, ainsi que dans celle de prendre des

- 37 - mesures supplémentaires avant de décoller de [...]. L'appelant conteste ce chef de responsabilité en faisant valoir qu'il a pris toutes les mesures prescrites dans le manuel de vol, l'essai de roulage et de freinage n'en faisant pas partie.

E. 5.5.2.1

Il ressort du rapport d'expertise que l'écart de deux mètres constaté lors de l'atterrissage à [...] ne pouvait pas rester sans analyse et devait nécessairement conduire à une investigation ou du moins à un débriefing, même personnel, pour tenter d'identifier les causes probables. L'expert a ainsi considéré que les vérifications visuelles de l'appelant, qui a cherché un problème mécanique sur l'avion, étaient adaptées à la situation mais incomplètes. Il a précisé qu'il aurait, par exemple, été indiqué de faire encore un essai de roulage et de freinage pour vérifier le comportement de l'avion. Conformément à la lettre d'information du constructeur, ce problème aurait dû conduire l'appelant à faire inspecter l'avion par un mécanicien agréé FAA avant de reprendre les airs. L'expert a toutefois concédé que l'appelant aurait pu s'en dispenser, à condition d'avoir fait un essai de roulage et de freinage qui se soit bien déroulé. En repartant avec l'avion sans avoir fait vérifier l'angle du train avant par rapport à la verticale par un mécanicien agréé, ni même avoir procédé à un essai de roulage et de freinage, l'appelant a violé les règles de prudence et son devoir de diligence. Peu importe que ces précautions ne soient pas prescrites dans le manuel de vol, puisque la lettre d'information du constructeur avait précisément pour objet de pallier un problème révélé après la mise en service de l'avion. Du fait que l'appelant avait connaissance, avant l'accident, de la lettre d'information du constructeur (cf. consid. 5.5.1.2 supra), l'omission de faire vérifier le train avant par un mécanicien agréé – ou à tout le moins de faire un essai de roulage et de freinage – avant de repartir de [...] vers [...] est fautive.

E. 5.5.2.2

Selon le rapport d'enquête du SESA, l'accident du 8 mars 2011 est dû à une perte de contrôle à l'atterrissage, probablement générée par une instabilité dynamique du train avant, ayant conduit à une sortie de

- 38 - piste. À les lire à la lettre, les experts du SESA n'auraient donc pas été entièrement convaincus, mais auraient seulement jugé probable, que la perte de contrôle ait été due à une instabilité dynamique du train avant de l'avion. Il n'y a pourtant aucun doute à avoir sur ce point. Les experts du SESA n'ont formulé aucune hypothèse alternative, ce qui aurait été leur mission s'il y avait eu lieu d'en formuler une. La Cour de céans tient dès lors pour certain que l'accident a pour cause la défektivité du train avant signalée dans la lettre d'information du constructeur et que les précautions recommandées dans cette lettre ont pour but de pallier. Aussi, selon une vraisemblance prépondérante, si l'appelant avait recouru aux services d'un mécanicien agréé, comme préconisé dans la lettre d'information du constructeur, celui-ci aurait procédé aux vérifications et réparations nécessaires, notamment ajusté l'angle, ou, s'il n'avait pu le faire, recommandé à l'appelant de ne pas reprendre les airs avant la réparation. De même, si l'appelant avait au moins fait un essai de roulage et de freinage, il se serait, selon toute vraisemblance, aperçu que le problème persistait et il n'aurait pas repris les airs sans avoir fait appel à un mécanicien agréé et les dommages qui en ont résulté ne se seraient pas produits. Partant, il existe un lien de causalité naturelle et adéquate entre l'acte illicite et fautif de l'appelant et les dommages qui ont résulté de l'accident. C'est en vain que l'appelant soutient, pour en déduire qu'on ne pourrait retenir un lien de causalité entre les dommages et l'omission de faire appel à un mécanicien agréé ou de faire un essai de roulage et de freinage avant de repartir, qu'il est normal qu'un avion soit déporté d'un côté ou de l'autre de la piste au moment de l'atterrissage. Même s'il était établi ou même simplement rendu vraisemblable par les preuves au dossier – ce qui n'est pas le cas – qu'il arrive fréquemment qu'un avion fasse un écart sur la piste à l'atterrissage, il ne s'agit certainement pas d'écarts de l'ampleur de celui qui s'est produit au retour à [...], où l'avion a dévié de près de la moitié de la largeur de la piste.

- 39 - En ce qui concerne le deuxième chef de responsabilité retenu par la Chambre patrimoniale, les griefs de l'appelant sont donc mal fondés.

E. 5.5.3

Le troisième chef de responsabilité retenu par la Chambre patrimoniale contre l'appelant consiste dans le fait qu'au retour à [...], il se serait posé un peu à gauche de la ligne médiane et qu'il n'a pas remis des gaz une fois qu'il a constaté, immédiatement après avoir posé l'avion, que celui-ci déviait vers la gauche. Pour retenir ce chef de responsabilité, la Chambre patrimoniale s'est fondée sur des considérations que l'expert judiciaire a spontanément faites.

E. 5.5.3.1

L'appelant conteste ce chef de responsabilité en faisant notamment valoir que, pour le retenir, la Chambre patrimoniale s'est fondée sur un complément que l'expert judiciaire a apporté à son rapport d'expertise sans y avoir été invité, sur des faits qui n'avaient pas été allégués et qu'il n'avait pas reçu mission d'éclaircir. L'appelant soutient que les premiers juges ont violé la maxime des débats (art. 55 CPC) en retenant ce complément spontané d'expertise. Au demeurant il n'aurait pas été établi qu'il aurait effectivement pu éviter l'accident en remettant des gaz. Sous numéro d'ordre 137 de sa réponse, l'appelant a allégué en première instance que la déviation de deux mètres sur la gauche qui s'était produite lors de l'atterrissage à [...] était « totalement insignifiante » et il a offert de l'établir par expertise. Pour comprendre le sens de cet allégué et l'objet de l'expertise ainsi offerte, il faut garder à

l'esprit la lettre d'information du constructeur, qui précisait notamment que l'angle du train avant par rapport à la verticale devait être vérifié et/ou ajusté par un mécanicien agréé par la FAA conformément au calendrier et aux instructions du manuel de maintenance, mais encore, notamment, dès que le pilote rencontrait des problèmes pour diriger le train avant. L'allégué et l'expertise avaient donc pour objet de faire dire par un expert si la déviation qui s'était produite à l'atterrissage à [...] était d'une importance telle que des vérifications supplémentaires par rapport à

- 40 - l'inspection visuelle à laquelle l'appelant a procédé, voire le recours à un mécanicien agréé préconisé dans la lettre d'information du constructeur, étaient nécessaires. Il ressort du complément d'expertise adressé par l'expert que celui-ci a procédé à un examen des traces présentes à l'aéroport de la [...] et a donné son avis sur les mesures que l'appelant aurait dû prendre à l'atterrissage à la [...]. Les griefs de l'appelant contre les considérations précitées que l'expert judiciaire a faites, en se fondant sur un examen des traces relevées après l'accident sur l'aéroport de [...], sont fondés. En effet, chargé exclusivement de se prononcer sur l'allégué 137, selon lequel l'écart fait par l'avion à l'atterrissage à [...] aurait été « totalement insignifiant », l'expert est sorti du cadre de sa mission en procédant à un examen des traces à [...] et en donnant son avis sur les mesures que l'appelant aurait dû prendre à l'atterrissage à [...]. En outre, ni les traces relevées à l'aéroport de [...] après l'accident, ni un éventuel lien entre la sortie de piste et un atterrissage trop à gauche ou une omission de remettre des gaz, n'avaient été allégués par les parties. La Chambre patrimoniale a dès lors violé l'art. 55 CPC en retenant les considérations formulées par l'expert en page 21 de son rapport. Les constatations de l'expert à cet égard n'ont dès lors pas été reprises dans l'état de fait du présent arrêt Il s'ensuit qu'aucun chef de responsabilité ne peut être retenu contre l'appelant du fait de la manière dont il a atterri à son retour à [...] et dont il a ensuite tenté de diriger l'avion. 6.

E. 6

a) [...], le constructeur de l'avion, a émis le 27 mars 2008 une lettre d'information intitulée « [...] » à l'attention de ses clients (ci-après : la lettre d'information du constructeur). Cette circulaire faisait suite à des problèmes d'orientation du train avant rencontrés sur la version du [...] baptisée « [...] ». Il est précisé que la modification de conception a été présentée dans [...] Service Bulletin n°[...]. La traduction produite au présent dossier de cette lettre d'information aux clients indique ce qui suit s'agissant de la pression des pneus : « La pression du pneu a été augmentée afin de réduire la surface de contact au roulage, réduisant ainsi l'ampleur des efforts de direction. Le pneu à 6 plus gonflé à 50 PSI a été remplacé par un pneu à 8 plus gonflé à 70 PSI. [...] Outre les modifications de conception du [...] décrites ci-dessus, plusieurs facteurs opérationnels ont été identifiés comme critiques pour un fonctionnement optimal de l'orientation sur tous les modèles [...] : [...] Comme mentionné précédemment, une faible pression du pneu avant peut avoir pour conséquence d'augmenter l'effort nécessaire pour diriger l'avion au sol. [...] Prenons l'exemple du [...], dont le pneu avant est gonflé à 70 livres par pouce carré (PSI). Avec une baisse de pression de 5 % par jour, un pneu gonflé à 70 PSI peut chuter à 49 PSI en l'espace d'une semaine à peine, et à 15 PSI en l'espace de 30 jours. Il se peut qu'un pneu ait l'air suffisamment gonflé, alors même qu'il est en réalité sous-gonflé. La seule façon de s'en assurer est d'utiliser un manomètre pour pneus de bonne facture.

- 9 - La pression des pneus fait partie des points de contrôle que le pilote doit vérifier avant chaque vol. Angle du train avant par rapport à la verticale Pour tous les modèles [...], le

train avant doit marquer un angle de zéro à un demi-degré vers l'avant par rapport à la verticale ; cet angle est mesuré en prenant comme référence horizontale le revêtement inférieur de la cellule, juste à l'arrière de la trappe du train avant, lorsque l'avion est monté sur supports fixes. [...] Si l'angle du train avant par rapport à la verticale se situe en dehors de cette plage, cela risque d'entraîner une instabilité dynamique, car les forces générées induiront une perte de direction pour le pilote. Cet angle est ajusté en agissant sur la vis sans fin dans le palier de l'embout de vérin de commande du train avant, comme indiqué dans le manuel de maintenance. L'angle du train avant par rapport à la verticale est réglé et contrôlé en usine et doit être inspecté et/ou ajusté par un mécanicien agréé par la FAA [Federal Aviation Administration] conformément au calendrier et aux instructions du manuel de maintenance, mais également dès que le pilote rencontre des problèmes pour diriger le train avant, ou après toute opération de remplacement ou de maintenance effectuée sur le tourillon, le vérin de commande ou le bâti-moteur. Espacement entre le bras de direction et les galets Deux galets en nylon sont montés sur le tourillon du train avant. Ils servent à traduire la rotation du bras de direction (contrôlée à l'aide des palonniers) en rotation de la roue avant. Lorsque le train avant est sorti et en position verrouillée, les deux galets en nylon se trouvent directement à l'avant du bras de direction, tel qu'illustré sur la Figure 1. Lorsque l'espacement entre ces deux galets et le bras de direction est trop important, cela se traduit par une perte de direction : la roue avant risque alors de pointer dans une direction différente de celle commandée à l'aide des palonniers. L'espacement entre le bras de direction et les galets est ajusté et vérifié à l'usine ; il doit se situer dans la plage allant de 0,010 à 0,030 pouces lorsque le poids de l'avion repose sur ses roues. Cet espacement doit être inspecté et/ou ajusté par un mécanicien agréé par la FAA conformément au calendrier et aux instructions du manuel de maintenance, mais également dès que le pilote rencontre des problèmes pour diriger le train avant, ou après toute opération de remplacement ou de maintenance effectuée sur la jambe de train avant, le vérin de commande ou le bâti-moteur.

» b) Par courrier électronique du 24 janvier 2012, un enquêteur du Service d'enquête suisse sur les accidents (ci-après : SESA), renommé Service suisse d'enquête de sécurité (ci-après : SESE) dès le 1er février 2015, a posé la question suivante à l'appelant :

- 10 - « Avant l'accident du 8 mars 2011, aviez-vous connaissance du document édité par le constructeur [...] ? « Customer Information Letter N°3/27/08 – [...] ». » Le 2 février 2012, l'appelant a répondu ce qui suit par retour de courriel : « Bonjour, Oui Meilleures salutations. » c) Dans les conclusions du projet du rapport final établi par le SESA en juin 2012, il est indiqué que l'appelant avait déclaré avoir connaissance de la lettre d'information du constructeur publiée par ce dernier. S'agissant des causes de l'accident, ce projet retient notamment son absence de prise en compte. d) Le 25 août 2012, l'appelant a envoyé une réponse à l'enquête réalisée sur le [...], par laquelle il a précisé plusieurs points du projet. Il n'a toutefois rien mentionné par rapport aux conclusions tendant à dire qu'il avait connaissance de la lettre d'information du constructeur. e) Le 4 octobre 2012, le SESA a rendu un rapport final n°[...] concernant l'accident de l'avion survenu le 8 mars 2011, rapport qui a été publié sur leur site Internet le 13 novembre 2012. A titre de remarques générales, ledit rapport indique notamment ce qui suit : « Conformément à l'art. 3. 1 de la 10ème édition de l'annexe 13, applicable dès le 18 novembre 2010, de la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI) du 7 décembre 1944, ainsi que selon l'art. 24 de la loi fédérale sur la navigation aérienne, l'enquête sur un accident ou un incident grave a pour seul objectif la prévention d'accidents ou d'incidents graves. L'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances d'un accident ou d'un incident

grave. Ce rapport précise qu'il ne vise donc nullement à établir les responsabilités ni à élucider des questions de responsabilité civile. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées. » Le rapport du SESA relève que l'exploitant de l'aéronef [...] est B. _____ Sàrl. Il précise que l'appelant bénéficie de 3'684 heures de vol,

- 11 - dont 18h12 sur le type d'avion en cause lors de l'accident et indique ce qui suit : « Le 7 février 2011, le pilote B [N. _____] a effectué un vol à destination de [...] ([...]) avec l'avion [...]. Le chef de l'aérodrome a décrit l'approche comme étant trop pentue et trop rapide. Il a observé l'avion survolant le premier tiers de la piste 26 avec une assiette « nez bas » prononcée et heurter la piste avec le train avant. Il a vu l'avion rebondir et se déplacer latéralement vers la gauche puis retomber lourdement sur les trois roues avec une vitesse relativement élevée. Aucun avis de défektivité n'a été mentionné dans le carnet de route de l'avion. L'avion est reparti avec le même pilote à destination de [...]. » L'appelant n'était pas à bord de l'avion lors de ce vol. N. _____ a confirmé que l'appelant et [...] étaient en relation d'affaires. Il a indiqué qu'il pensait que l'appelant avait eu connaissance de l'incident d'atterrissage à [...] par [...], car il y avait eu des discussions et un vol test. Le rapport indique également ce qui suit : « Plusieurs défektivités ont été constatées. Le support des butées (steering horn), fixé sur la partie supérieure du train, présente plusieurs fissures sur les deux butées et sur la plaque de fixation. Les vis de fixation des rouleaux de guidage en nylon (nylon roller) sont légèrement pliées. La contre-pièce, bras de commande de direction (arm assy), présente des marques provoquées par les butées et les rouleaux de guidage en nylon (Fig. 6). Certaines douilles des axes de fixation des compas torque link (Fig. 7) sont fissurées. [...] 1.4.3 Examen de la roue avant La bande de roulement du pneu avant était usée de façon asymétrique et une des stries du profil manquait. Le pneu portait une trace d'usure très prononcée sur le bord extérieur droit. Cette usure démontre que la roue a ripé sur la piste en position maximale à gauche tout en tournant sur elle-même. Ceci correspond aux traces relevées sur la piste. Le pneu présentait également plusieurs traces qui n'ont pu être attribuées à cet accident. Certaines forment un angle d'environ 60° avec la bande de roulement indiquant un ripage à gauche mais sans blocage de la roue.

- 12 - Une trace de collage prouvant l'existence récente d'un poids d'équilibre a été observée sur la demi-jante gauche. Un test a montré un déséquilibre de 60 gr situé à l'opposé de cette trace. Il était impossible d'équilibrer la roue en utilisant l'emplacement de la trace de collage. La pression du pneu mesurée après l'accident était de 65,6 PSI. Le constructeur préconise une pression de 70 PSI. Les roulements et les cages de roulement de la jante présentaient des marques dues à un choc. [...] 1.4.5 Tolérances du constructeur La géométrie du train avant est conventionnelle avec un angle de chasse nul (zero rake and zero trail). Conscient de la complexité et de la sensibilité technique du train avant, le constructeur a émis des directives très précises concernant les réglages et les jeux admissibles. En cas de problème de roulage et/ou de shimmy lors des manœuvres de décollage ou d'atterrissage, la liste des actions de dépannage (trouble shooting nose gear) du maintenance manual porte une attention particulière concernant la pression du pneu avant, l'équilibrage de la roue de poue et les réglages du système de guidage du train avant. Deux rouleaux en nylon (Fig. 5 et 6) sont montés sur la partie supérieure du train avant. Ils sont utilisés pour transmettre les mouvements du pédalier à la roue avant. Lorsque le train avant est sorti et verrouillé, ces deux rouleaux appuient contre le bras de commande de direction (arm assy). Un jeu excessif entre les rouleaux et le bras de commande de direction permet

des oscillations de la roue avant pouvant engendrer des difficultés de guidage. [...] 1.5.1 Lettre d'information aux clients Le 27 mars 2008, le constructeur a publié une lettre d'information aux clients (Customer Information Letter) N° 3/27/08, intitulée [...]. En plus de l'application du SB [Service Bulletin] n° [...], il rend particulièrement attentif au fait que toutes les tolérances d'ajustement de l'ensemble du train avant et de son système de guidage incluant la pression et le modèle du pneu avant ont une importance primordiale pour la stabilité dynamique et le contrôle de l'avion lors du roulage. Il cite également les recommandations des fabricants de pneus autorisés sur les modèles [...] qui préconisent un contrôle journalier de la pression à froid du pneu avant, voire avant chaque vol lorsque l'avion n'est pas opéré chaque jour. Il spécifie qu'en cas de non-respect de la tolérance de l'angle de chasse du train avant, une instabilité dynamique peut apparaître générant des forces dépassant les capacités physiques du pilote. Il spécifie également que l'angle de chasse doit être vérifié chaque fois que le pilote constate des difficultés de guidage. » Le rapport précise que l'application du Service Bulletin n° [...] a été attestée dans les documents techniques du [...] en date du 3 mai 2002. Il indique, s'agissant du manuel de vol, que la section 4 dudit manuel ne mentionne pas de valeur de pression du pneu, ni de périodicité

- 13 - de contrôle et que la section 3 ne fait aucune référence à une possible instabilité dynamique de la roue de proue et aux possibles difficultés de guidage. Il précise également ce qui suit sous la rubrique « Aspects techniques du train d'atterrissage avant » : « Les fissures sur les butées du steering horn, les déformations des vis de fixation des rouleaux en nylon transmettant les mouvements du pédalier et les marques sur le bras de commande de direction attestent des efforts subis par l'ensemble du système de guidage. L'affaissement du train vers l'arrière éloigne le steering horn du arm assy (voir Fig. 6 et 7). Ainsi les anomalies ne sont pas imputables à la sortie de piste et par conséquent sont antérieures à celle-ci. La dernière intervention technique du 22 novembre 2010 n'a révélé aucune anomalie. Celles-ci sont donc probablement apparues entre le 22 novembre 2010 et le jour de l'accident. Elles peuvent avoir produit des jeux excessifs dans le système de guidage du train avant. Les anomalies constatées ont vraisemblablement été causées lors d'atterrissages durs sur la roue de proue. Le 7 février 2011 un tel atterrissage a eu lieu avec l'avion [...] sur l'aérodrome de [...]. Le cumul de jeux excessifs, du gonflage insuffisant et de l'usure du pneu avant ainsi que du mauvais équilibrage de la roue ont probablement conduit à une instabilité dynamique telle que décrite par le constructeur dans sa lettre d'information aux clients. Lors de l'atterrissage à [...], dernier atterrissage avant celui de l'accident, le pilote A [l'appelant] a mentionné une déviation inexplicée vers la gauche et a effectué une inspection visuelle sans constater d'anomalie. Le constructeur dans sa lettre d'information aux clients (Customer Information Letter) No 3/27/08 précise que l'angle de chasse doit être vérifié chaque fois que le pilote constate des difficultés de guidage. Ce contrôle n'a pas été effectué. » Selon le rapport, à l'exception du contrôle visuel de l'amortisseur, le manuel de vol ne contenait pas d'information opérationnelle particulière concernant le train d'atterrissage avant. Le rapport du SESA se termine en indiquant que l'accident est dû à une perte de contrôle à l'atterrissage, probablement générée par une instabilité dynamique du train avant, ayant conduit à une sortie de piste. Le rapport précise que l'un des éléments ayant contribué à l'accident consiste en l'absence de prise en compte de la lettre d'information du constructeur.

- 14 -

E. 6.1

L'appelant reproche à la Chambre patrimoniale d'avoir violé l'art. 72 al. 1 aLCA, d'une part, en retenant que l'intimée était subrogée dans les prétentions contractuelles de B. _____ Sàrl alors que l'art. 72 al.

- 41 - 1 aLCA ne s'appliquait qu'aux prétentions fondées sur les art. 41 ss CO, et d'avoir violé l'art. 72 al. 3 aLCA, d'autre part, en retenant la subrogation alors que l'art. 72 al. 3 aLCA l'excluait notamment contre le tiers dont l'ayant droit était responsable si ce tiers n'avait commis qu'une faute légère.

E. 6.2.1

Comme déjà mentionné (cf. consid. 4.3.4 in fine), la subrogation prévue à l'art. 72 aLCA avait pour objet les prétentions de l'ayant droit fondées sur les art. 41 ss CO, à l'exclusion des prétentions contractuelles. Cependant, l'art. 72 al. 1 aLCA était de portée dispositive, les parties pouvaient y déroger y compris en faveur de l'assureur (Sieber/Hüsser, op. cit., n. 58 ad art. 72 LCA p. 2421). Dans ces conditions, rien en principe n'empêchait le preneur d'assurance de céder conventionnellement, selon les art. 164 ss CO, ses créances contre le tiers responsable à l'assureur, y compris ses créances de nature contractuelle.

E. 6.2.2

En l'espèce, B. _____ Sàrl, preneuse d'assurance, a signé au moment du versement de chaque prestation d'assurance une cession écrite de toutes ses prétentions contre tout tiers responsable à l'assureur à concurrence de la prestation reçue. Au regard du droit suisse comme au regard du droit français applicable au contrat d'assurance, l'appelant ne peut pas contester, sur le principe, que les prétentions contractuelles que B. _____ Sàrl avait contre lui soient passées à l'intimée. Le grief de l'appelant est mal fondé.

E. 6.3.1

Cela étant, selon l'art. 72 al. 3 aLCA, la subrogation prévue à l'art. 72 al. 1 aLCA ne s'appliquait pas au cas où le dommage était dû à une faute légère d'une personne faisant ménage commun avec l'ayant droit ou des actes de laquelle l'ayant droit était responsable. L'exclusion par l'art. 72 al. 3 aLCA de la subrogation avait une portée relativement impérative, les parties ne pouvant pas y déroger au

- 42 - bénéfice de l'assureur (art. 98 al. 1 aLCA). Elle interdisait également à l'assureur d'exercer le droit de recours prévu à l'art. 51 CO (Sieber/Hüsser, op. cit., n. 82 ad art. 72 LCA p. 2425). En outre, une cession de créance conventionnelle, selon les art. 164 ss CO, n'était pas valable si les conditions d'application de l'art. 72 al. 3 aLCA étaient remplies (Sieber/Hüsser, op. cit., n. 83 ad art. 72 LCA p. 2426).

E. 6.3.2.1

Par personne dont l'ayant droit était responsable, la loi entendait notamment les auxiliaires au sens des art. 55 ou 101 CO (Sieber/Hüsser, op. cit., n. 78 ad art. 72 LCA p. 2425). Est un auxiliaire au sens de l'art. 101 CO toute personne physique ou morale qui accomplit au su et avec l'accord du débiteur un acte servant à remplir l'obligation ou à exercer un droit lié à l'obligation ; il n'est pas nécessaire qu'il existe un lien de subordination entre le débiteur et son auxiliaire (Giger, in *Haftpflichtkommentar*, 2016, n. 3 ad art. 101 CO p. 459). Le mandataire du débiteur chargé d'accomplir tout ou partie de la prestation due par celui-ci est donc un auxiliaire du débiteur. Ainsi, en vertu de l'art. 72 al. 3 aLCA, si une telle personne causait un dommage pendant qu'elle accomplissait l'acte servant à exécuter l'obligation, l'assureur du débiteur ne se trouvait pas subrogé dans les droits de celui-ci si l'auxiliaire

n'avait commis qu'une faute légère.

E. 6.3.2.2

L'appelant a conduit, à la demande de B. _____ Sàrl, une passagère de [...] à [...], puis de [...] à [...]. Ainsi, cette passagère n'était pas une cliente de l'appelant, mais une personne que B. _____ Sàrl s'était engagée à transporter. Partant, c'est en qualité d'auxiliaire de la preneuse d'assurance que l'appelant a officié comme commandant de bord pour les deux vols. L'assureur ne saurait dès lors se prévaloir de la subrogation et réclamer des dommages-intérêts à l'appelant si la faute de celui-ci doit être qualifiée de légère au sens de l'art. 72 al. 3 aLCA. Cette exclusion vaut même pour les prétentions délictuelles qui appartenaient à l'origine à K. _____, puisque B. _____ Sàrl répond également envers celle-ci du comportement de l'appelant.

- 43 -

E. 6.3.3.1

L'art. 72 al. 3 aLCA devait être lu en parallèle avec l'art. 14 al. 4 LCA (cf. Yael Strub, *Der Regress des Schadensversicherers de lege data – de lege ferenda*, thèse Zurich, 2011, p. 113). Au sens de cette dernière disposition et, partant, de l'art. 72 al. 3 aLCA, il faut entendre par faute légère toute faute qui n'est pas grave au sens de l'art. 14 al. 1 LCA (Dupont, in *CR LCA*, 2022, n. 26 ad art. 14 p. 252). Une faute est grave au sens de l'art. 14 al. 1 LCA si elle consiste en la violation de règles élémentaires de la prudence qui se seraient imposées à n'importe quelle personne raisonnable placée dans la même situation. En d'autres termes, pour définir si l'on est en présence d'une faute grave, il faut comparer le comportement objectivement attendu, notamment en tenant compte des circonstances de temps et de lieu, avec celui qui a été effectivement adopté par l'auteur du dommage ; une divergence entre les deux – divergence qui signifie qu'il y a objectivement faute – ne suffit pas, il faut encore qu'elle porte sur une attitude ou des mesures dont il est évident qu'elles auraient dû être adoptées (Dupont, op. cit., n. 22 ad art. 14 p. 251). L'analyse de la ou des fautes relève ainsi d'un examen objectif visant à déterminer si n'importe quelle personne dans la même situation aurait trouvé la mesure évidente. Par ailleurs, l'art. 72 al. 3 aLCA excluait la subrogation dans les cas où le dommage était dû à une faute légère d'une personne faisant ménage commun avec l'ayant droit ou des actes de laquelle l'ayant droit était responsable. Les fautes dont il y a lieu d'apprécier la gravité sont dès lors exclusivement celles qui sont causes du dommage ; si, en plus d'une faute légère qui a causé le dommage, le responsable en a commis d'autres, même plus graves, mais qui n'ont en rien contribué à la survenance du dommage, ces autres fautes ne permettent pas à l'assureur d'invoquer la subrogation.

E. 6.3.3.2

En l'espèce, il sied d'apprécier la gravité de la faute qui a causé l'accident et non de se prononcer sur les antécédents ou le respect général, par le pilote, de son devoir de diligence. Pour apprécier la gravité de cette faute, la Cour de céans doit s'en tenir aux faits qu'elle peut

- 44 - régulièrement constater dans son arrêt, c'est-à-dire essentiellement aux faits constatés dans le jugement attaqué tels que corrigés ou complétés en deuxième instance sur la base des griefs des parties. Cela exclut les faits qui, quoique peut-être allégués et prouvés, ne sont pas retenus dans le jugement et ne font pas l'objet d'un grief recevable de constatation incomplète des faits, ainsi que ceux qui, faisant l'objet d'un tel grief, n'ont pas été allégués

en première instance ou ne sont pas prouvés. Tout d'abord, il sied de préciser que le chef de responsabilité examiné par la Chambre patrimoniale à l'encontre de l'appelant selon lequel celui-ci se serait posé un peu à gauche de la ligne médiane lors de l'atterrissage à [...] et n'aurait pas remis des gaz une fois qu'il avait constaté, immédiatement après avoir posé l'avion, que celui-ci déviait vers la gauche, ne repose pas sur des faits dûment constatés en procédure, de sorte qu'il n'entre pas en considération (cf. consid. 5.5.3.1 supra). Quant à la question de la pression des pneus, il est admis par les deux parties que les pneus ont pu se dégonfler lors ou à la suite de l'accident à [...], de sorte qu'il n'est pas établi que la pression des pneus était insuffisante au moment du décollage à [...], ni, par conséquent, qu'une vérification de la pression des pneus avant le décollage de [...] aurait évité l'accident. Le pilote a certes manqué à son devoir de diligence en omettant la vérification de la pression des pneus avant de redécoller, mais cette faute n'est pas en rapport de causalité avec le dommage. Ce n'est dès lors pas de cette faute non plus qu'il y a lieu d'apprécier la gravité pour examiner une éventuelle exclusion de la subrogation par l'art. 72 al. 3 aLCA. Dans le cas présent, la seule faute causale imputable à l'appelant consiste à ne pas avoir fait appel à un mécanicien agréé FAA et ne pas avoir fait d'essai de roulage avant de redécoller de [...] pour [...], après avoir fait un écart de deux mètres à l'atterrissage à [...]. La question qui se pose est donc celle de savoir s'il aurait été évident pour tout pilote placé dans la situation de l'appelant qu'il ne devait pas redécoller sans avoir pris ces mesures.

- 45 - N._____ a déclaré devant le Ministère public qu'il avait lui-même rencontré à plusieurs reprises des difficultés lors de l'atterrissage de cet avion qui, selon ses propres termes, avait tendance à partir sur la gauche de manière incontrôlée. Bien que pilote lui-même, il n'a toutefois pas déclaré lors de son audition qu'il avait fait appel ou demandé qu'il soit fait appel à un mécanicien agréé FAA avant toute nouvelle utilisation de l'avion, ni qu'il avait effectué ou demandé que soit effectué un essai de roulage avant de repartir pour [...]. Il semble ainsi que la mesure à prendre pour régler le problème n'avait rien d'évident pour ce pilote, qui disposait à tout le moins des mêmes connaissances et informations que l'appelant. A cela, s'ajoute le fait, significatif, que l'expert judiciaire lui-même, alors qu'il avait connaissance de la suite des événements, a jugé opportun de proposer que l'appelant, plutôt que de suivre à la lettre les préconisations du constructeur, procède à un essai de roulage et de freinage. Cette attitude de l'expert judiciaire indique que la recommandation du constructeur pouvait apparaître comme excessivement prudente de prime abord. La proposition alternative de l'expert interpelle d'autant plus qu'il était informé de l'incident qui s'était produit le 7 février 2011 lorsque l'avion, piloté par N._____, avait déjà dévié une première fois sur la gauche – ce dont il n'est pas établi que l'appelant ait été informé avant l'accident du 8 mars 2011. Dès lors, selon toute vraisemblance, la nécessité de faire appel à un mécanicien agréé avant le prochain décollage – plutôt que de rentrer et de signaler le problème au retour – ne se serait pas imposée comme une évidence à tout pilote raisonnable et normalement prudent placé dans la même situation que l'appelant. Partant, la faute commise par l'appelant ne saurait être qualifiée de grave au sens de la LCA. Dès lors, il s'agit d'une faute légère et la subrogation prévue à l'art. 72 aLCA est exclue. L'intimée ne peut

- 46 - donc exercer aucune prétention contre l'appelant, ni délictuelle ni contractuelle, les cessions conventionnelles se heurtant au droit impératif. Il s'ensuit que l'appel doit être admis, sans qu'il soit nécessaire d'examiner les autres griefs soulevés par l'appelant. 7.

E. 7

Par courrier électronique du 21 novembre 2012, une collaboratrice du SESA a adressé le rapport final au BEA et l'a prié de transmettre une copie de ce rapport à B._____ Sàrl et T._____. L'intimée soutient qu'elle a pris connaissance du rapport du SESA en octobre 2013, à l'occasion d'une revue périodique du dossier de sinistre. Elle relève qu'elle a eu vent, à cette même période, de ce que B._____ Sàrl, son assurée, s'était constituée partie civile dans une procédure pénale diligentée en Suisse à l'encontre de l'appelant. Cette information, ainsi qu'une étude du rapport du SESA, ont conduit l'intimée à envisager l'éventualité d'une action récursoire contre l'appelant. Elle a consigné, dans une note interne mise à jour le 24 octobre 2013, différents éléments qui pouvaient fonder une éventuelle action. Cette note envisage également la saisine d'un avocat. Après avoir consulté Me Laurent Chassot, l'intimée a déposé une déclaration d'action civile à l'encontre de l'appelant le 14 mars 2014 auprès du Ministère public de la Confédération (ci-après : le Ministère public).

E. 7.1

Fondé sur ce qui précède, l'appel doit être admis et le jugement attaqué réformé en ce sens que la demande déposée par l'intimée à l'encontre de l'appelant est rejetée.

E. 7.2

Aux termes de l'art. 95 al. 1 CPC, les frais comprennent les frais judiciaires (al. 2) et les dépens (al. 3), lesquels sont fixés par les cantons (art. 96 CPC). Conformément à l'art. 106 al. 1 CPC, les frais sont mis à la charge de la partie succombante. Selon l'art. 318 al. 3 CPC, si l'instance d'appel statue à nouveau, elle se prononce sur les frais de la première instance. Les frais de première instance ne sont pas contestés dans leur quotité. Vu l'issue de la cause, les frais judiciaires, arrêtés à CHF 25'539.-, dont CHF 1'799.- de frais de conciliation, doivent être mis à la charge de l'intimée (art. 106 al 1 CPC). Compte tenu de ce qui précède, l'intimée doit rembourser à l'appelant le montant de CHF 4'661.- versé par l'appelant à titre d'avance de frais judiciaires de première instance. L'intimée versera également le montant de CHF 28'271.- à titre de dépens de première instance à l'appelant.

E. 7.3

Les frais judiciaires de deuxième instance, arrêtés à CHF 7'050.- (art. 62 al. 1 TFJC [tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010 ; BLV 270.11.5]), seront également mis à la charge de l'intimée qui succombe (art. 106 al. 1 CPC). Celle-ci versera ainsi à l'appelant la somme de CHF 6'476.- à titre de restitution de l'avance de frais de deuxième

- 47 - instance (cf. art. 111 al. 1 et 2 aCPC, dans sa teneur antérieure au 1er janvier 2025 ; cf. art. 404 al. 1 et art. 407f CPC a contrario, RO 2023 491).

E. 7.4

L'intimée versera également la somme de CHF 8'300.- à l'appelant à titre de dépens de deuxième instance (art. 3 al. 1 et 7 al. 1 TDC [tarif des dépens en matière civile du 23 novembre 2010 ; BLV 270.11.6]).

E. 8

a) Une procédure pénale a été ouverte à l'encontre de l'appelant ensuite des faits survenus le 8 mars 2011. b) Le 27 septembre 2013, l'appelant a déclaré au Ministère public qu'il n'avait pas connaissance de la lettre d'information du constructeur et qu'il avait confondu, dans son courriel du 2 février 2012, cette dernière avec une annexe au manuel de bord qui

contient des spécifications en matière de poids et centrage. Interrogé sur l'existence d'éventuelles condamnations antérieures relatives à son activité de pilote, l'appelant a répondu ce qui suit : « Oui, j'ai, à une reprise, effectué un freinage non conforme et ai été condamné à une amende de CHF 400.-. J'avais justement frotté les hélices. Toutefois, je ne peux pas vous dire si j'ai été inscrit. Vous me reposez la question et je vous réponds que je ne me souviens pas d'avoir été condamné pour autre chose. »

- 15 - c) Entendu par le Ministère public le 27 septembre 2013, N._____, l'autre pilote présent dans le cockpit le jour de l'accident, qui a obtenu sa licence de pilote à la fin de l'année 2009, a déclaré qu'il avait travaillé pour le compte d'une société de l'appelant, relation qu'il a évoquée dans les termes suivants : « J'ai arrêté de voler pour [...] mi-janvier 2013. Sur question, j'avoue que je n'étais pas d'accord avec certaines manières de faire. Sur question, je précise que c'était de l'exploitation pure. Mon salaire ne me permettait pas de vivre d'une manière indépendante et je n'avais pas de perspective d'avenir. Sur question, d'un point de vue technique les choses allaient, car je ne volais pratiquement plus avec Monsieur W._____. En effet, il a une certaine négligence pour la sécurité. C'est un avis personnel et je n'ai pas 20 ans d'expérience dans le domaine, mais Monsieur W._____ arrivait souvent 10 minutes avant le vol et sans avoir contrôlé la météo par exemple. [...] j'ai rencontré à plusieurs reprises des difficultés lors de l'atterrissage avec cet avion. Il avait une tendance à partir sur la gauche de manière incontrôlée et il fallait le corriger. J'ai fait part de ce fait à plusieurs personnes, soit à Monsieur W._____, à Monsieur [...] et à un instructeur avec lequel j'avais volé auparavant [...]. Je trouvais cela dangereux. Il y avait une perte de contrôle, même si elle était de courte durée. Je leur ai dit que je ne désirais plus mettre le pied dans cet avion, si quelqu'un ne m'expliquait pas concrètement comment il fallait procéder. [...] Je précise que j'ai d'abord pensé qu'il s'agissait d'un problème mécanique sur l'avion. J'en ai fait part aux personnes précitées. Monsieur W._____ m'a répondu que l'avion était tout à fait normal. J'ai alors commencé à douter et ai pensé que c'était peut-être moi qui faisais une mauvaise manipulation. » Commentant l'accident du 8 mars 2011, N._____ a expliqué ce qui suit : « [...] je pense qu'il s'agit d'un problème mécanique car il s'agissait de la même chose que ce qui m'était arrivé auparavant. Je précise qu'étant donné que nous avons ressenti cet écart déjà à [...], nous avons été particulièrement attentifs avec les différents paramètres à contrôler avant l'atterrissage. [...] Concernant le souci à [...], [...] l'avion est déjà parti sur la gauche d'une manière incontrôlée. J'estime que nous étions en tout cas à plus de 2m de la ligne centrale, mais pas dans l'herbe non plus. Par contre ce que je peux dire, c'est que nous étions en tout cas en dehors de ce qui est usuel en cas d'atterrissage par rapport à la ligne centrale. » d) La procédure pénale introduite à l'encontre de l'appelant s'est clôturée par une ordonnance de classement rendue par le Ministère public le 1er juin 2017.

- 16 - Cette ordonnance indique notamment que les déclarations orales ou écrites de l'appelant faites par-devant le SESA ne sauraient être retenues dans la procédure pénale comme élément à sa charge. L'autorité pénale a ainsi retenu que l'appelant n'avait pas connaissance de la lettre d'information du constructeur au moment de l'incident du 8 mars 2011 et qu'il ne ressort pas du dossier du SESA que l'appelant ait constaté la présence de la lettre d'information du constructeur dans l'habitacle de l'avion lors de son expertise. Le Ministère public est arrivé à la conclusion qu'il ne ressortait pas des pièces à disposition qu'une négligence, à savoir une imprévoyance coupable, pouvait être imputée à l'appelant. Cette décision a été notifiée à l'intimée, par l'intermédiaire de son avocat Me Laurent

Chassot, à Genève. L'intimée, qui est intervenue dans le cadre de la procédure pénale, n'a pas contesté dite décision. B. _____ Sàrl n'a également pas fait recours. L'ordonnance de classement rendue par le Ministère public est définitive et exécutoire. Les frais de la cause ont été laissés à la charge de l'Etat et l'appelant a été indemnisé pour ses frais d'avocat.

E. 9

a) Dans le cadre de la présente procédure, un mandat d'expertise judiciaire a été confié à [...]. b) Dans son rapport d'expertise, [...] a indiqué que, lors de l'atterrissage du 8 mars 2011 à [...], l'avion avait dévié de sa trajectoire à gauche, à une distance estimée de deux mètres de la ligne centrale. L'expert était chargé de se déterminer sur la question de savoir si une telle déviation était totalement insignifiante. Selon lui, en appliquant la méthode d'analyse de risques proposée par l'ICAO (International Civil Aviation Organization), un tel incident devait être qualifié d'importance moyenne. L'expert a relevé que chaque atterrissage

- 17 - devait être le plus précis possible, c'est-à-dire effectuer le toucher des roues au point d'aboutissement, au plus près de la ligne centrale et l'axe longitudinal de l'avion parfaitement aligné avec l'axe de la piste. Il a indiqué que selon les témoignages des deux pilotes, l'avion n'avait pas été posé de manière décentrée mais avait dévié de sa trajectoire sur la gauche. Il a relevé que poser un avion à deux mètres de la ligne pouvait certes laisser une certaine marge de manœuvre selon la largeur de la piste, mais n'était certainement pas souhaitable ou habituel en situation normale. Il a indiqué que pour un [...], un tel écart signifiait que le train principal, dont la voie est de 3.76 mètres, était totalement à l'écart de la ligne centrale, ce qui n'était pas anodin, en particulier si l'avion était initialement posé correctement sur la ligne centrale et bien dans l'axe de la piste. L'expert a relevé que les pilotes étaient conscients que cette déviation n'était pas normale, puisque l'appelant avait fait des vérifications complètes lors de l'escale à [...] – ce qui est inhabituel – tandis que N. _____ avait indiqué qu'au vu de l'atterrissage de [...], l'appelant et lui avaient été particulièrement attentifs avec les différents paramètres à contrôler lors de l'atterrissage à [...]. L'expert a précisé que les vérifications effectuées par l'appelant étaient adaptées, mais incomplètes. A ses yeux, il aurait été indiqué de faire encore un essai de roulage et de freinage pour vérifier le comportement de l'avion. L'expert a conclu qu'un écart dynamique de deux mètres immédiatement après un atterrissage ne pouvait pas être qualifié de « totalement insignifiant ».

E. 10

juin 2022 consid. 5.2 et 6).

- 21 -

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.