

Bundesgericht  
Tribunal fédéral  
Tribunale federale  
Tribunal federal

4A\_650/2010, 4A\_652/2010, 4A\_654/2010

Arrêt du 28 mars 2011  
Ire Cour de droit civil

Composition  
Mme et MM. les Juges Klett, présidente, Corboz et Kolly.  
Greffier: M. Ramelet.

Participants à la procédure  
X. \_\_\_\_\_ SA, représentée par Me Michel Bergmann,  
recourante,

contre

4A\_650/2010

1. La masse en faillite de Y. \_\_\_\_\_ SA,  
2. A.R. \_\_\_\_\_,  
3. B.R. \_\_\_\_\_,  
4. C.R. \_\_\_\_\_,  
toutes trois représentées par Me Olivier Carré,  
intimées,

4A\_652/2010

1. La masse en faillite de Y. \_\_\_\_\_ SA,  
2. A.S. \_\_\_\_\_,  
3. B.S. \_\_\_\_\_,  
4. C.S. \_\_\_\_\_,  
5. D.S. \_\_\_\_\_,  
tous quatre représentés par Me Olivier Carré,  
intimés,

4A\_654/2010

1. La masse en faillite de Y. \_\_\_\_\_ SA,  
2. A.T. \_\_\_\_\_,  
3. B.T. \_\_\_\_\_,  
4. C.T. \_\_\_\_\_,  
tous trois représentés par Me Olivier Carré,  
intimés.

Objet  
contrat d'assurance,

recours contre les arrêts de la Chambre civile de la Cour de justice du canton de Genève du 22  
octobre 2010.

Faits:

A.

En juillet 1992, M. \_\_\_\_\_ est devenu copropriétaire avec N. \_\_\_\_\_ et la société V. \_\_\_\_\_ SA d'un avion de type Cessna 421C. Au mois d'août 1992, les trois copropriétaires ont signé une convention d'exploitation prévoyant que l'avion serait exploité, pour les vols privés ou commerciaux, par Y. \_\_\_\_\_ SA, étant précisé qu'eux-mêmes assumeraient les frais fixes ainsi que les charges variables et pourraient utiliser l'appareil à titre personnel. Y. \_\_\_\_\_ SA, société anonyme ayant son siège à ..., était active dans les domaines de l'achat, la vente et l'exploitation d'avions d'affaires; M. \_\_\_\_\_ en était l'administrateur-président depuis 1991.

En septembre 1995, l'inscription de l'avion dans le registre des aéronefs a été modifiée, V. \_\_\_\_\_ SA et Y. \_\_\_\_\_ SA apparaissant désormais comme les seules copropriétaires de l'avion et Y. \_\_\_\_\_ SA comme l'exploitante de l'appareil.

Auparavant, la société Y. \_\_\_\_\_ SA avait conclu avec X. \_\_\_\_\_ SA (ci-après: l'assureur) un contrat d'assurance pour les risques responsabilité civile, casco et accidents des occupants, couvrant l'appareil aussi bien pour les vols privés que pour les vols commerciaux. Les conditions générales dudit contrat prévoyaient, en cas d'omission ou de vices dans le contenu des titres de transport, une limite de prestations à concurrence des obligations que l'assureur aurait assumées sur la base de titres de transport réguliers (art. 3.7 des conditions générales); les art. 3.5 et 6.5 des mêmes conditions générales prescrivaient que les indemnités au titre de l'assurance-accidents des occupants seraient imputées sur les prétentions en responsabilité civile.

L'avion Cessna 421C a été essentiellement employé par M. \_\_\_\_\_ et par LO. \_\_\_\_\_, animateur de V. \_\_\_\_\_ SA. Y. \_\_\_\_\_ SA a facturé tous les vols, sans faire de distinction entre les vols privés et les vols commerciaux.

En 1996, la société W. \_\_\_\_\_ SA, à ..., a organisé une sortie dans le Bordelais; elle y a convié les membres du bureau d'architectes U. \_\_\_\_\_ SA avec lequel elle était en relations d'affaires. M. \_\_\_\_\_ connaissait certaines de ces personnes. A la demande de son époux, A.T. \_\_\_\_\_ a approché l'épouse de M. \_\_\_\_\_, si bien que ce dernier a accepté de transporter le groupe dans le Bordelais à bord du Cessna 421C.

Il n'est pas établi que des titres de transport aient été émis. M. \_\_\_\_\_ ne portait pas d'uniforme. Il a été retenu que le vol devait être facturé à W. \_\_\_\_\_ SA, sans que l'on sache si la rémunération comporterait un bénéfice pour Y. \_\_\_\_\_ SA ou ne devrait couvrir que le prix coûtant.

Le 7 novembre 1996 à 08h.42 heure locale, le Cessna 421C, aux commandes duquel se trouvait M. \_\_\_\_\_, a décollé de l'aéroport de Genève, avec sept passagers à son bord, en direction de K. \_\_\_\_\_ (France).

A 10h.02, M. \_\_\_\_\_ a annoncé à la tour de contrôle une panne de moteurs. Espérant pouvoir maintenir l'avion à une altitude suffisante et faire redémarrer le moteur, il a décliné le conseil de se dérouter. Le pilote n'a toutefois pas été à même de maîtriser la panne et l'avion a fini par s'écraser à 10h.29 dans un champ.

M. \_\_\_\_\_ et ses sept passagers ont perdu la vie dans l'accident.

L'enquête officielle a établi que l'accident était dû à une rupture du vilebrequin, panne extrêmement rare pour laquelle aucune instruction particulière n'existait.

L'assureur, au titre de l'assurance-accidents des occupants, a versé aux familles de chaque victime le montant de 100'000 fr. prévu par le contrat à titre d'indemnité en cas de décès

B.

B.a Par acte déposé au greffe du Tribunal de première instance de Genève le 10 novembre 1998, A.R. \_\_\_\_\_, B.R. \_\_\_\_\_ et C.R. \_\_\_\_\_, respectivement épouse et filles du passager feu D.R. \_\_\_\_\_, ont formé une demande dirigée contre Y. \_\_\_\_\_ SA, en sa qualité de transporteur aérien, lui réclamant la somme de 450'000 fr. en capital à titre de préjudice subi du fait de la perte de prévoyance professionnelle et de la perte de soutien et sollicitant également une indemnité en réparation du tort moral.

Par acte du même jour déposé au même greffe, A.S. \_\_\_\_\_, B.S. \_\_\_\_\_, C.S. \_\_\_\_\_ et D.S. \_\_\_\_\_, respectivement épouse et enfants du passager feu E.S. \_\_\_\_\_, ont formé une demande dirigée contre Y. \_\_\_\_\_ SA, en sa qualité de transporteur aérien, lui réclamant la somme de 1'300'256 fr.65 en capital à raison du préjudice subi du fait de la perte de prévoyance et de la perte de soutien et sollicitant une indemnité en réparation du tort moral.

Par acte déposé le même jour au même greffe, A.T. \_\_\_\_\_, B.T. \_\_\_\_\_, et C.T. \_\_\_\_\_, respectivement épouse et enfants du passager feu D.T. \_\_\_\_\_, ont formé une demande en paiement dirigée contre Y. \_\_\_\_\_ SA, en sa qualité de transporteur aérien, lui réclamant le paiement de 970'000 fr. en capital à raison du préjudice subi du fait de la perte de prévoyance professionnelle et de la perte de soutien, sollicitant également une indemnité en réparation du tort moral.

Y. \_\_\_\_\_ SA s'est opposée aux trois demandes dans leur totalité.

L'assureur a demandé à intervenir dans les procédures susmentionnées, ce qui a été admis par jugements du 20 décembre 2004. L'assureur s'est également, quant au principe, opposé aux demandes.

B.b Dans une procédure parallèle, opposant l'assureur à Y. \_\_\_\_\_ SA, V. \_\_\_\_\_ SA et aux héritiers de M. \_\_\_\_\_, le Tribunal de première instance, par jugement du 4 novembre 1999, a considéré que le vol d'espèce était couvert par l'assurance conclue avec l'assureur. Ce jugement a été confirmé par la Cour de justice du canton de Genève le 16 juin 2000, qui a considéré qu'il s'agissait d'un vol privé rémunéré. Cet arrêt n'a pas fait l'objet d'un recours au Tribunal fédéral.

Dans un jugement du 20 juin 2002 rendu dans la même procédure, le Tribunal de première instance a considéré que le pilote M. \_\_\_\_\_ avait commis une faute grave justifiant une réduction des prestations de 25%. Par arrêt du 20 juin 2003, la Cour de justice a toutefois annulé partiellement ce jugement, estimant que la procédure n'avait pas permis d'établir une faute grave du pilote. Saisi d'un recours de droit public (cause 5P. 309/2003) et d'un recours en réforme (cause 5C. 175/2003) contre cet arrêt, le Tribunal fédéral, par arrêts du 24 février 2004, a confirmé cette décision, concluant que le pilote n'avait pas adopté un comportement manifestement déraisonnable, mais avait fait preuve de négligence, ce qui n'entraînait pas de réduction de l'indemnité en vertu du droit aérien.

B.c Y. \_\_\_\_\_ SA a été déclarée en faillite par jugement du 19 juin 2006.

Par trois jugements du 15 décembre 2009, le Tribunal de première instance a statué sur la responsabilité de Y. \_\_\_\_\_ SA en liquidation à l'égard des héritiers de D.R. \_\_\_\_\_,

respectivement de ceux de E.S. \_\_\_\_\_ et de D.T. \_\_\_\_\_, ainsi que sur l'obligation de l'assureur d'indemniser Y. \_\_\_\_\_ SA en liquidation.

Saisie de trois appels de l'assureur contre chacun de ces jugements, la Chambre civile de la Cour de justice a rendu, le 22 octobre 2010, trois arrêts dont la motivation est identique pour chacune des familles de victimes.

Dans les arrêts en question, la cour cantonale a tout d'abord considéré que Y. \_\_\_\_\_ SA avait conclu un contrat de transport aérien international avec les victimes de l'accident, portant sur des personnes et des bagages, dans le cadre d'un vol privé rémunéré. Elle en a déduit que la responsabilité du transporteur (i. e. la masse en faillite de Y. \_\_\_\_\_ SA) était régie par les art. 17 à 30 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Varsovie le 12 octobre 1929 (RS 0.748.410; ci-après: la Convention de Varsovie). L'art. 22 de la Convention de Varsovie a été modifié par l'art. XI du Protocole portant modification de la Convention de Varsovie, Protocole qui a été conclu à La Haye le 28 septembre 1955 et qui est entré en vigueur tant pour la Suisse que pour la France le 1er août 1963 (RS 0.748.410.1; ci-après: le Protocole de La Haye de 1955). La cour cantonale a en revanche refusé d'appliquer le Protocole additionnel n° 2, conclu à Montréal le 25 septembre 1975 (RS 0.748.410.4; ci-après: le Protocole additionnel), pour le motif qu'au moment de l'accident, il n'avait pas encore été publié au Recueil officiel alors qu'il diminuait sensiblement les droits des passagers.

La cour cantonale a jugé que le transporteur ne pouvait pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues par les instruments internationaux, parce qu'il n'avait pas délivré un titre de transport aux passagers.

En revanche, l'assureur, en vertu d'une clause des conditions générales, pouvait invoquer cette limitation de la responsabilité dans ses rapports contractuels avec le transporteur, alors même qu'il y avait eu omission ou vices dans le contenu des titres de transport.

Selon le Protocole de La Haye de 1955, la limite de responsabilité pour chaque passager est fixée à 250'000 francs Poincaré. Le franc français Poincaré était défini, à l'art. 22 de la Convention, comme correspondant à soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes d'or fin. A l'époque, les monnaies se définissaient par rapport à l'or. Au moment de l'accident, un arrêté du Conseil fédéral du 9 mai 1971 fixant la parité-or du franc suisse, qui était encore en vigueur (RO 1971 p. 465), fixait la valeur du franc suisse à 0,21759 grammes d'or fin pour un franc suisse. Cela conduit à fixer la limite de responsabilité prévue par le Protocole de La Haye de 1955 à 67'750 fr. (REGULA DETTLING-OTT, Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, Zurich 1993, p. 201). Par la suite, le système de la convertibilité des monnaies en or a été abandonné, en premier lieu par les Etats-Unis le 15 août 1971. La cour cantonale est parvenue à la conclusion qu'il ne fallait pas se fonder sur la valeur officielle de l'or fixée par l'arrêté du Conseil fédéral du 9 mai 1971, mais sur la valeur marchande du métal précieux au moment de la décision finale, ce qui a pour effet de faire passer le plafond de 67'750 fr. à 594'004 fr.92 (à la date des arrêts cantonaux).

Par ailleurs, la cour cantonale a considéré que l'indemnité versée au titre de l'assurance-accidents des occupants relevait de l'assurance des personnes, puisque l'indemnité par personne décédée s'élevait à 100'000 fr., sans qu'il soit nécessaire d'apporter la preuve d'un quelconque dommage. Bien que les conditions générales prévoyaient un système d'imputation, la cour cantonale a déduit de l'art. 96 de la loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance (LCA; RS 221.229.1) que les indemnités pouvaient se cumuler.

En conclusion, la cour cantonale a admis que Y. \_\_\_\_\_ SA en liquidation assumait une responsabilité pleine et entière à l'endroit des héritiers des victimes (points des jugements cantonaux confirmés par la Cour de justice). Elle a estimé que l'assureur était tenu d'indemniser le transporteur en liquidation, pour les montants que celui-ci serait susceptible de devoir payer aux victimes de l'accident du 7 novembre 1996, à concurrence de la somme maximale de 250'000 francs français Poincaré, à calculer en francs suisses selon le prix de l'or sur le marché à la date des jugements finaux. Elle a réservé la suite de la procédure (points confirmés des jugements de première instance) et statué sur les dépens.

C.

X. \_\_\_\_\_ SA exerce trois recours en matière civile au Tribunal fédéral contre les trois arrêts du 22 octobre 2010, recours contenant exactement les mêmes motifs et les mêmes conclusions. La recourante soutient qu'il fallait appliquer le Protocole additionnel, ce qui conduit à réduire la limite maximale de responsabilité à 16'600 Droits de tirages spéciaux, ce qui représente, au jour où les arrêts critiqués ont été rendus, la somme de 25'189 fr.50. S'il fallait s'en tenir au Protocole de La Haye de 1955, la recourante allègue que la valeur du franc suisse par rapport à l'or doit être déterminée - conformément au système de l'étalon-or - sur la base de l'arrêté du Conseil fédéral du 9 mai 1971, et non pas en fonction de la valeur de l'or sur le marché, ce qui a pour conséquence que le plafond de responsabilité s'élèverait à 67'750 fr. Enfin, se référant aux conditions générales, elle prétend que les prestations versées au titre de l'assurance-accidents des occupants et celles versées au titre de la responsabilité civile s'imputent l'une sur l'autre. Dès lors qu'elle a déjà versé 100'000 fr., la recourante estime ne plus rien devoir au titre de l'assurance responsabilité civile, que l'on applique la limite prévue par le Protocole additionnel ou celle prévue par le Protocole de La Haye de 1955.

Dans chacun des recours, l'assureur conclut, sous suite de frais et dépens pour les instances cantonales et pour l'instance fédérale, à l'annulation de l'arrêt attaqué concerné en tant qu'il a confirmé les points 3 (décision sur les dépens) et 5 (formule générale selon laquelle les parties sont déboutées de toutes autres conclusions) du jugement concerné rendu en première instance; il demande également que l'on retire les points du dispositif de chaque arrêt de la cour cantonale en tant qu'il concerne l'assureur. La recourante requiert enfin que les demandeurs et le transporteur soient déboutés de toutes conclusions autres que celles qui concernent la confirmation des points 1 (responsabilité du transporteur) et 4 (la suite de la procédure est réservée) des jugements de première instance.

Les demandeurs (intimés devant le Tribunal fédéral) concluent à l'irrecevabilité des recours, subsidiairement à leur rejet.

La masse en faillite du transporteur n'a pas formulé d'observations et n'a pas pris de conclusions.

Considérant en droit:

1.

Les trois recours en matière civile (4A\_650/2010, 4A\_652/2010 et 4A\_654/2010) concernent trois arrêts qui ont pratiquement la même teneur et se rapportent au même complexe de faits. En outre, les griefs soulevés par la recourante sont exactement les mêmes dans les trois cas. En pareille situation, il se justifie de joindre les procédures et de rendre un unique arrêt sur les trois recours.

1.1 Le recours en matière civile est ouvert contre une décision finale, c'est-à-dire une décision qui met fin à la procédure (art. 90 LTF).

Il est manifeste que les décisions attaquées ne mettent pas fin à la procédure. Elles admettent d'une part la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des familles des victimes et, d'autre part, la responsabilité (dans certaines limites) de l'assureur à l'égard de son cocontractant (le transporteur) sur la base de l'assurance responsabilité civile; dans un point du dispositif de chaque jugement de première instance confirmé par la Cour de justice, il est d'ailleurs dit que la suite de la procédure sera fixée ultérieurement. Il est donc évident que les arrêts déferés ne mettent pas un terme aux procès ouverts par les groupes de demandeurs.

1.2 Le recours en matière civile est également ouvert contre une décision partielle (art. 91 LTF). Doit être considérée comme une décision partielle celle qui statue sur un objet dont le sort est indépendant de celui qui reste en cause (art. 91 let. a LTF) ou celle qui met fin à la procédure à l'égard d'une partie des consorts (art. 91 let. b LTF).

Il y a décision partielle au sens de l'art. 91 let. a LTF lorsque le juge tranche sur une part quantitativement limitée de ce qui a été demandé ou sur un chef de conclusions qui aurait pu faire l'objet d'un procès séparé (ATF 135 III 212 consid. 1.2.2 p. 217). La part qui a été jugée doit être indépendante, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas être une phase préalable nécessaire pour juger le reste, avec le risque de contradictions (ATF 135 III 212 consid. 1.2.3 p. 217). En l'espèce, la cour cantonale n'a pas statué sur des points séparés et autonomes de la demande. Elle a examiné si le transporteur aérien était responsable à l'égard des familles des victimes, mais sans se prononcer sur la quotité des dommages-intérêts ou l'indemnité pour tort moral qui serait due. Elle a donc tranché typiquement des questions préalables qui devaient être examinées avant de se pencher sur les montants réclamés. Dans chacun des arrêts critiqués, la cour cantonale a aussi admis (dans certaines limites) l'obligation de l'assureur à l'égard du transporteur aérien sur la base de l'assurance responsabilité civile; il n'y a cependant aucune décision sur les montants effectivement dus par l'assureur. Dans ce cas également, il s'agit ainsi de décisions préalables qui examinent des questions qu'il fallait trancher avant d'examiner plus avant les obligations reconnues par la cour cantonale. Il ne s'agit donc pas de décisions partielles au sens de l'art. 91 let. a LTF.

Il ne ressort pas des arrêts attaqués que l'une des parties en cause (les demandeurs, le transporteur aérien ou l'assureur) quitterait dès maintenant les procédures intentées, qui ne se poursuivraient qu'avec les autres parties. Partant, on ne se trouve pas en présence de décisions partielles au sens de l'art. 91 let. b LTF, dès l'instant où les arrêts attaqués n'excluent aucune partie des procédures ouvertes.

Les arrêts critiqués sont donc des décisions préalables au jugement sur le fond, de sorte qu'ils doivent être qualifiés de décisions préjudicielles ou incidentes.

1.3 Les décisions attaquées ne concernent ni la compétence ni une demande de récusation, de sorte que le recours n'est pas ouvert en application de l'art. 92 LTF.

1.4 Le recours contre une décision préjudicielle ou incidente n'est recevable que dans deux hypothèses:

- si la décision attaquée peut causer un dommage irréparable (art. 93 al. 1 let. a LTF)  
ou

- si l'admission du recours peut conduire immédiatement à une décision finale qui permet d'éviter une procédure probatoire longue et coûteuse (art. 93 al. 1 let. b LTF).

Les arrêts attaqués ne sont pas de nature à causer un préjudice irréparable. En effet, l'assureur n'a actuellement été condamné à aucune prestation. En principe, il pourra toujours faire valoir ses griefs en recourant contre les décisions finales dans la mesure où le contenu des décisions présentement attaquées influe sur les décisions finales (art. 93 al. 3 LTF). Il faut rappeler ici que la prolongation de la procédure et son renchérissement ne sont pas des circonstances qui conduisent à un préjudice irréparable au sens de l'art. 93 al. 1 let. a LTF (ATF 136 IV 92 consid. 4 p. 95 et les arrêts cités).

Il reste à se demander si les décisions attaquées sont des décisions préjudicielle ou incidente susceptibles de recours immédiat en application de l'art. 93 al. 1 let. b LTF, dont les conditions sont cumulatives. Pour que la recevabilité du recours immédiat soit admise, il ne suffit pas que l'on puisse ainsi éviter une procédure probatoire longue et coûteuse, il faut encore qu'une décision inverse puisse conduire immédiatement à une décision finale (cf. ATF 133 III 629 consid. 2.4.1 p. 633 et l'arrêt cité).

C'est la question qu'il faut maintenant examiner.

Certes, des décisions inverses ne mettraient pas fin aux procédures dans leur ensemble, puisque la recourante admet, dans le libellé de ses conclusions, qu'il faut maintenir les points des dispositifs des arrêts cantonaux constatant la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des familles des victimes et les points qui prévoient que la suite de chaque procédure sera fixée ultérieurement.

Comme la décision partielle (art. 91 LTF) est une décision partiellement finale, la jurisprudence a toujours admis que la condition de recevabilité était remplie s'il était possible de provoquer immédiatement une décision partielle, même si celle-ci ne met pas fin à la procédure (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_7/2007 du 18 juin 2007 consid. 2.2.1; plus restrictif: ATF 107 II 349 consid. 2 p. 353).

1.5 Pour trancher cette question assez délicate, il faut liminairement rappeler deux règles de procédure essentielles, qui interfèrent dans la recherche de la solution.

Saisi d'un recours, le Tribunal fédéral ne peut aller au-delà des conclusions des parties (art. 107 al. 1 LTF), lesquelles ne peuvent prendre des conclusions nouvelles par rapport à celles qu'elles ont prises en instance cantonale (art. 99 al. 2 LTF).

La manière dont la recourante a libellé ses conclusions montre qu'elle n'est pas très au clair sur son rôle procédural, ce qui ne simplifie pas le problème.

On pourrait tout d'abord imaginer que l'assureur n'ait fait qu'une intervention accessoire - au sens où l'entendent maintenant les art. 74 à 77 du Code de procédure civile du 19 décembre 2008 (CPC; RS 272) qui ne sont pas encore applicables à la présente cause - dans le seul but d'appuyer les conclusions du transporteur aérien, afin de défendre ses propres intérêts dans la perspective d'actions que celui-ci introduirait ultérieurement sur la base du contrat de responsabilité civile. Cette hypothèse doit être écartée. D'abord, le fait que la cour cantonale a statué sur la responsabilité de l'assureur - sans que celui-ci ne proteste sur le principe d'une telle décision - montre que cet assureur fait l'objet de conclusions propres dans les procédures et ne se limite pas

à appuyer les conclusions du transporteur aérien. Par ailleurs, si l'assureur est intervenu dans les procédures pour sauvegarder ses droits, il serait contradictoire qu'il veuille maintenant en sortir alors que les procédures contre le transporteur ne sont pas terminées. En tout cas, le Tribunal fédéral ne pourrait pas décider une mise hors de cause de l'assureur, puisqu'une telle décision n'est pas demandée et que le Tribunal fédéral est lié par les conclusions prises (art. 107 al. 1 LTF).

Il est possible de concevoir que l'assureur fasse l'objet de demandes en paiement dirigées à son endroit par les hoirs des victimes. En effet, la recourante, dans une formulation quelque peu alambiquée, parle de débouter les demandeurs. Il ne ressort cependant pas des arrêts cantonaux déférés que les demandeurs aient pris des conclusions contre l'assureur, ce dernier ne le soutient pas et les demandeurs, dans leurs observations, le dénie catégoriquement. Ainsi, on ne peut mettre fin à des actions en paiement formées par les demandeurs contre l'assureur, puisque de telles actions n'ont pas été déposées.

Il est également envisageable que l'assureur ait pris les devants et formé des actions en constatation négative de droit à l'égard des demandeurs. Il ne ressort toutefois pas des constatations cantonales et de l'acte de recours que de telles actions ont été introduites à l'encontre des demandeurs. Elles seraient du reste irrecevables puisque les demandeurs admettent dans leurs observations qu'il n'y a aucune action directe, en matière de transport aérien, des lésés contre l'assureur couvrant la responsabilité civile du transporteur. Il n'y a évidemment pas d'intérêt à demander une constatation de droit sur un point qui n'est pas contesté. De toute manière, la recourante n'a pris aucune conclusion devant le Tribunal fédéral tendant à ce que celui-ci prononce une constatation de droit; or, comme on l'a vu, le Tribunal fédéral est lié par les conclusions prises.

On peut aussi supposer que le transporteur aérien ait ouvert action en paiement à l'encontre de l'assureur sur la base du contrat d'assurance responsabilité civile. Il ne ressort pas des constatations cantonales ni de l'acte de recours qu'une telle prétention a été formée. De toute manière, l'assureur ne prend aucune conclusion tendant au rejet d'une action dirigée contre lui par le transporteur aérien, de sorte que le Tribunal fédéral ne peut, faute de conclusions idoines, rejeter une telle action et mettre fin partiellement au litige.

Enfin, dans ses actes de recours, l'assureur soutient qu'il a formé une action en constatation négative de droit à l'encontre du transporteur aérien. Dans ses étranges conclusions, il conclut exclusivement à la suppression de tous les passages qui le concernent, ce qui reviendrait à ne pas statuer sur sa demande en constatation de droit, laquelle demeurerait pendante. Etant lié par les conclusions formulées, le Tribunal fédéral ne peut pas d'office constater que l'assureur ne doit rien au transporteur (alors que cette constatation n'est pas demandée) et prononcer une mise hors de cause de l'assureur (laquelle n'est pas davantage requise), ce qui irait sans doute à l'encontre de ses conclusions demandant que soient maintenus les points du dispositif réservant la suite des procédures.

Au vu des conclusions prises, il n'est pas possible de rejeter une demande qui serait formée contre l'assureur, ni de procéder à une constatation de droit demandée par l'assureur, de sorte que la recourante - sur la base des conclusions qui lient le Tribunal fédéral - ne peut en aucun cas être mise dès maintenant hors de cause.

Ainsi, une décision différente de celle prise par l'autorité cantonale pour chaque groupe de demandeurs ne mettrait pas fin au litige. En conséquence la première condition cumulative posée par l'art. 93 al. 1 let. b LTF n'est pas réalisée, ce qui entraîne l'irrecevabilité des recours.

2.

Les frais judiciaires et les dépens sont mis à la charge de la recourante qui succombe (art. 66 al. 1 et 68 al. 1 et 2 LTF).

Il n'y a pas lieu d'allouer des dépens à la masse en faillite du transporteur aérien, qui n'est pas intervenue dans la procédure devant le Tribunal fédéral.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce:

1.

Les procédures 4A\_650/2010, 4A\_652/2010 et 4A\_654/2010 sont jointes.

2.

Les trois recours interjetés par X.\_\_\_\_\_ SA dans les causes susrappelées sont irrecevables.

3.

Les frais judiciaires, arrêtés à 12'000 fr., sont mis à la charge de la recourante.

4.

La recourante versera:

- aux intimées A.R.\_\_\_\_\_, B.R.\_\_\_\_\_ et C.R.\_\_\_\_\_, créancières solidaires, une indemnité de 4'000 fr. à titre de dépens;

- aux intimés A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et D.S.\_\_\_\_\_, créanciers solidaires, une indemnité de 4'000 fr. à titre de dépens;

- aux intimés A.T.\_\_\_\_\_, B.T.\_\_\_\_\_ et C.T.\_\_\_\_\_, créanciers solidaires, une indemnité de 4'000 fr. à titre de dépens.

5.

Le présent arrêt est communiqué aux parties et à la Cour de justice du canton de Genève, Chambre civile.

Lausanne, le 28 mars 2011

Au nom de la Ire Cour de droit civil  
du Tribunal fédéral suisse

La Présidente: Le Greffier:

Klett Ramelet