

Affaire C-589/20**Demande de décision préjudicielle****Date de dépôt :**

10 novembre 2020

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

15 septembre 2020

Partie demanderesse et appelante :

JR

Partie défenderesse et intimée :

Austrian Airlines AG

RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE**Landesgericht Korneuburg** (tribunal régional de Korneubourg, Autriche)

[OMISSIS]

Le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg), en tant que juridiction d'appel [OMISSIS], dans le litige opposant la partie demanderesse **JR** [OMISSIS] à la partie défenderesse, **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] Wien-Flughafen [OMISSIS], et portant sur un montant de 4 675,00 euros majorés des frais et intérêts, sur appel formé par la partie demanderesse contre la décision du Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) du 15 mars 2020 [OMISSIS], a rendu, à huis clos, la présente

ordonnance :

I. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des **questions préjudicielles suivantes** en application de l'article 267 TFUE :

[1.] L'article 17, paragraphe 1, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999, et approuvée au

nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001, doit-il être interprété en ce sens **que la notion [Or. 2] d'« accident », au sens de cette disposition, couvre une situation dans laquelle un passager, en descendant de l'avion, tombe – sans raison connue – dans le dernier tiers de l'escalier d'embarquement mobile et se blesse, cette blessure n'ayant pas été causée par un objet utilisé pour le service aux passagers au sens de l'arrêt de la Cour du 19 décembre 2019, C-532/18, et l'escalier n'étant pas défectueux et, en particulier, pas glissant non plus ?**

2. L'article 20 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999, et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001, doit-il être interprété en ce sens **qu'une éventuelle responsabilité de la compagnie aérienne est entièrement exclue dans les circonstances décrites au point 1 et lorsque le passager ne s'est pas tenu à la rampe de l'escalier au moment de la chute ?**

II. [OMISSIS] [sursis à statuer]

Motifs

La partie demanderesse a conclu un contrat de transport aérien avec la partie défenderesse. Elle a voyagé [OMISSIS] de Thessalonique à Vienne le 30 mai 2019, accompagnée de son mari AK et de son fils de deux ans. Le vol a été opéré par la défenderesse. [Or. 3]

Au moment de descendre de l'avion, la demanderesse a attendu avec sa famille et a laissé les autres passagers descendre en premier. Elle comptait parmi les derniers passagers à quitter l'avion. Deux escaliers d'embarquement mobiles avaient été placés respectivement à l'arrière et à l'avant de l'avion pour permettre aux passagers de débarquer. La demanderesse et sa famille ont utilisé l'escalier placé à l'avant pour débarquer. Une soixantaine de passagers avait emprunté les escaliers avant eux pour débarquer. Parmi cette soixantaine de passagers, aucun n'a glissé ou ne s'est plaint d'un endroit glissant dans l'escalier.

L'escalier situé à l'avant était en métal et ne possédait pas de toit. Les marches étaient faites de tôle gaufrée et étaient suffisamment larges pour que deux personnes puissent descendre en même temps, l'une à côté de l'autre. Une rampe flanquait l'escalier de chaque côté. L'escalier était en parfait état et ne présentait aucun défaut ou dommage. Les marches étaient humides parce qu'il avait plu auparavant, mais pas glissantes. Il ne pleuvait pas au moment du débarquement. Les marches n'étaient ni huileuses, ni grasses, ni généralement sales de quelque manière que ce soit. Seules les trois dernières marches présentaient quelques saletés de consistance inconnue, en forme de points. Il n'a pas été possible de constater que du chewing-gum collait aux marches ni que les petites saletés étaient glissantes. La surface gaufrée des marches garantit que celles-ci soient particulièrement antidérapantes. L'aéroport de Vienne-Schwechat utilise toujours

de tels escaliers. L'aéroport Schwechat de Vienne ne dispose pas d'escaliers munis d'un toit. Il s'agit d'un équipement certifié et contrôlé par le Technischer Überwachungsverein (centre de contrôle technique, TÜV). [Or. 4]

AK a précédé [la demanderesse] pour descendre de l'avion et tenait dans chaque main un bagage de cabine à roulettes. La demanderesse tenait son sac à main dans sa main droite et avait pris son fils sur son bras gauche. AK a failli tomber dans le dernier tiers de l'escalier, mais a pu empêcher la chute. La demanderesse a observé cet incident, mais elle est ensuite tombée à l'endroit même où son mari avait failli chuter et elle a heurté le bord de la marche avec son avant-bras gauche. Ni AK ni la demanderesse n'ont utilisé la rampe. En tombant, la demanderesse s'est fait une fracture à l'avant-bras gauche et un hématome aux fesses. Il n'a pas été possible de déterminer les raisons pour lesquelles la demanderesse était tombée.

La **demanderesse** sollicite le paiement [d'une indemnisation] de 4 675 euros, augmentés d'intérêts au taux de 4 % à compter du 10 août 2019, et motive sa demande en faisant essentiellement valoir que l'escalier était si glissant que son mari avait déjà dérapé auparavant et était tombé de quelques marches, mais ne s'était pas blessé. Elle avait observé cet incident et, par conséquent, pris son fils de deux ans dans les bras pour qu'il ne glisse pas. Elle avait ensuite descendu les marches très prudemment. Néanmoins, elle avait glissé au même endroit ou sur la même marche que celle sur laquelle son mari avait déjà glissé auparavant. Selon la demanderesse, l'escalier fourni par la défenderesse ne répondait donc en aucune manière à l'obligation contractuelle de la défenderesse d'assurer la protection des passagers et leur sécurité, car la chute en question s'est produite en dépit d'une prudence particulière. Malgré un temps humide accompagné de bruine, la défenderesse a installé un escalier sans toit qui présentait déjà un risque accru de glissade en raison [Or. 5] de l'humidité. La demanderesse ajoute que la marche sur laquelle elle a glissé était également huileuse et sale. En concluant un contrat de transport, l'exploitant d'un moyen de transport se soumet à une obligation contractuelle accessoire d'assurer la sécurité des passagers et de préserver leur intégrité physique. Selon une jurisprudence constante, les obligations de protection et de diligence en question consistent également à maintenir les entrées ou les sorties des moyens de transport dans un état permettant aux passagers de les utiliser sans risque. La défenderesse n'a pas rempli ces obligations. Pour faire descendre à l'extérieur les passagers d'un avion, il est d'usage d'installer des escaliers d'embarquement munis d'un toit et en tout cas de veiller à ce que leur état ne soit pas graisseux/glissant. La défenderesse est donc, en vertu de tous les fondements juridiques envisageables, responsable du dommage survenu et, conformément à l'article 1298 de l'Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (code civil général autrichien, ABGB), elle doit apporter la preuve de l'absence de la prétendue faute. La demanderesse réclame une indemnisation appropriée du dommage au montant de 3 500 euros, le remboursement du coût d'une aide-ménagère pour un total de 75 heures à 15 euros l'heure, soit 1 125 euros, et 50 euros de frais.

La **défenderesse** conteste la demande et sollicite son rejet en faisant valoir, en résumé, que la surface des marches des escaliers est percée de trous ou rainures par lesquels l'eau éventuelle peut s'écouler rapidement et que la sécheresse de la surface des marches peut être garantie presque immédiatement. L'utilisation de tels escaliers réduit le risque de glissade. Les escaliers et les surfaces des marches se trouvaient dans un état technique irréprochable [**Or. 6**] et n'étaient pas glissants. La défenderesse ne saurait être accusée ni d'avoir violé ses obligations contractuelles de protection et de diligence, ni d'avoir engagé sa responsabilité délictuelle. Ni la défenderesse ni l'aéroport international de Vienne n'ont agi de manière fautive ou illégale. L'on aurait, à tout le moins, raisonnablement pu attendre de la demanderesse qu'elle se serve de la rampe de l'escalier, en particulier parce qu'elle avait déjà observé que son mari avait failli tomber. Il n'est pas exclu que la chute se soit également produite précisément parce qu'elle tenait son fils dans ou sur les bras. La défenderesse affirme qu'elle n'a pas non plus violé d'obligations contractuelles accessoires. La demanderesse pouvait utiliser l'escalier sans aucun risque. Malgré l'instruction et le conseil du médecin, la demanderesse a renoncé à la poursuite immédiate des soins dans un hôpital voisin. Au lieu de cela, elle est rentrée à Linz, où il semble qu'elle ne s'est fait soigner qu'en fin de soirée du 30 mai 2019. Il ne peut pas être exclu que les blessures de la demanderesse se soient aggravées du fait qu'elle ait tardé à se faire soigner ou qu'elles ne soient apparues dans l'intensité alléguée qu'à ce moment-là. La demanderesse a ainsi violé son obligation de limiter le préjudice.

Par le **jugement** attaqué, le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche), saisi en première instance, a rejeté la demande dans son intégralité. En se fondant sur les faits constatés de l'affaire, tels qu'ils ont été exposés ci-dessus, cette juridiction a constaté, en droit, qu'en vertu de l'article 1295, paragraphe 1, ABGB, l'illégalité pouvait résulter de la violation d'une obligation contractuelle ou délictuelle. La détermination des obligations contractuelles dépend [**Or. 7**] du contrat concerné. Tant la violation des obligations principales que celle des obligations accessoires (protection, diligence, information) est illégale. En concluant un contrat de transport aérien, l'exploitant d'une compagnie aérienne se soumet à l'obligation contractuelle d'assurer la sécurité des passagers. Cette obligation contractuelle accessoire comprend également celle d'assurer que les passagers montent et descendent de l'avion sans risque. Selon une jurisprudence constante, les obligations d'assurer la sécurité [des passagers] ne sauraient toutefois s'étendre au point d'aboutir en pratique à une responsabilité indépendante de la faute qui n'est pas prévue par la loi. La personne responsable de la sécurité n'est donc tenue de prendre que les mesures que le public peut raisonnablement attendre d'elle. En tout état de cause, l'utilisation de surfaces particulièrement antidérapantes suffit à éviter que les passagers ne se blessent. L'on ne saurait exiger l'installation d'un escalier muni d'un toit. Par conséquent, la défenderesse n'a pas violé son obligation d'assurer la sécurité [des passagers]. Par ailleurs, chaque piéton est censé regarder où il pose les pieds. Alors qu'avant sa chute, la demanderesse avait observé que son mari avait failli tomber à cet endroit, elle n'a manifestement pris aucune mesure de précaution pour éviter sa propre chute. L'on aurait pu s'attendre à ce qu'elle interrompe sa

descente et qu'elle utilise la rampe. Il lui aurait également été possible de demander l'aide de son mari. S'abstenir de se servir de la rampe alors qu'un risque avait déjà été identifié doit être considéré comme constituant principalement une faute propre. **[Or. 8]**

La demanderesse a formé un **appel** contre le jugement litigieux devant la juridiction de renvoi en demandant à ce que ce dernier soit réformé dans le sens de l'accueil de la demande dans son intégralité. L'appelante fait essentiellement valoir que la responsabilité de la défenderesse découle ne serait-ce que du fait qu'elle n'a pas utilisé d'escalier muni d'un toit. Selon elle, la défenderesse n'a pas apporté la preuve à décharge, ainsi qu'il lui incombait de le faire. La demanderesse n'était pas non plus tenue de s'attendre à ce que l'escalier soit si glissant qu'il entraînerait sa chute en dépit d'une descente particulièrement prudente. Dès lors, il n'y a pas lieu de conclure à une faute concurrente.

Dans son **mémoire en réponse**, la défenderesse soutient au contraire, pour l'essentiel, que l'on ne peut pas exiger d'elle l'installation d'un escalier muni d'un toit. En utilisant un escalier sans toit, elle n'a pas violé son obligation d'assurer la sécurité [des passagers]. Les obligations d'assurer la sécurité [des passagers] ne sauraient être exagérément étendues, mais devraient être limitées à une mesure raisonnable.

En sa qualité de **juge d'appel**, la juridiction de renvoi est appelée à se prononcer, en deuxième et dernière instance, sur les prétentions de la demanderesse.

[aspects procéduraux] [OMISSIS] **[Or. 9]**[OMISSIS]

[OMISSIS]

En ce qui concerne les **questions préjudicielles**, il y a d'abord lieu de relever que tant la juridiction de première instance que les parties dans la présente affaire ont négligé le fait que la responsabilité de la défenderesse devait être appréciée au regard de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal). Cette convention est applicable parce que le lieu de départ et le **[Or. 10]** lieu de destination du vol se situent dans différents États parties (Grèce, Autriche), de sorte qu'il y a bien transport international au sens de l'article 1^{er} de la convention de Montréal.

La convention de Montréal a été signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001. Elle fait (donc) partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union et, dès lors, la Cour est appelée à statuer à titre préjudiciel sur son interprétation (arrêt de la Cour dans l'affaire C-6/14, point 33 ; [OMISSIS]).

Sur la première question :

En vertu de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion

corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

D'après cette disposition, le transporteur est responsable jusqu'au plafond de responsabilité au titre de l'article 21, paragraphe 1, de la convention de Montréal – qui n'est pas atteint dans le cadre du présent recours – indépendamment de toute faute de sa part ; il ne peut opposer à sa responsabilité qu'une faute concurrente de la victime au titre de l'article 20 de la convention de Montréal.

La condition de responsabilité au titre de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal est un préjudice corporel (mort ou lésion corporelle) causé par un « accident » ; l'accident doit être la *conditio sine qua non* du préjudice. La survenance d'un « accident » est donc décisive d'après les termes de la convention. Ni la convention de Montréal, ni la convention de Varsovie la précédant ne contiennent de définition de cette notion. En vertu de la jurisprudence développée au sujet de la convention de Varsovie [Or. 11], il s'agit d'un événement soudain reposant sur une action extérieure et entraînant la mort ou la lésion du passager. La personne concernée subit un préjudice pour elle inattendu. [OMISSIS].

Dans la présente affaire, la demanderesse a subi un préjudice corporel car, en descendant de l'avion, elle est tombée, pour une raison qui n'a pas pu être déterminée, dans le dernier tiers de l'escalier d'embarquement mobile alors que l'escalier était dans un état irréprochable. La question se pose de savoir si cet incident relève de la notion d'« accident » au sens de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal.

Dans son arrêt du 19 décembre 2019 dans l'affaire C-532/18, la Cour a jugé que :

La notion d'« accident » ne faisant l'objet d'aucune définition dans la convention de Montréal, il convient de se référer au sens ordinaire de cette notion dans le contexte dans lequel elle s'insère, à la lumière de l'objet de cette convention, ainsi que du but qu'elle poursuit.

Le sens ordinaire donné à la notion d'« accident » se comprend comme un événement involontaire dommageable imprévu.

Subordonner la responsabilité du transporteur à la condition que le dommage est dû à la matérialisation d'un risque inhérent au transport aérien ou à ce qu'il existe un lien entre l'« accident » et l'exploitation ou le mouvement de l'aéronef n'est conforme ni au sens ordinaire de la notion d'« accident », visée à l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, ni aux objectifs poursuivis par celle-ci. Limiter l'obligation de réparation incombant aux transporteurs aériens aux seuls accidents liés à un risque inhérent au transport aérien [Or. 12] n'est pas nécessaire pour éviter l'imposition, aux transporteurs aériens, d'une charge de réparation excessive. En effet, ces transporteurs peuvent exclure ou limiter leur responsabilité (points 34, 35, 41 et 42). Dans l'ensemble, la Cour a conclu dans

cet arrêt que la notion d'« accident », au sens de cette disposition (article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal) couvre toutes les situations qui se produisent à bord d'un aéronef dans lesquelles un objet utilisé pour le service aux passagers a causé une lésion corporelle à un passager, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si ces situations résultent d'un risque inhérent au transport aérien.

D'après l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, disposition présentée ci-dessus, cela doit donc être applicable également aux situations qui se produisent, comme en l'espèce, lorsque les passagers débarquent de l'avion ou y embarquent.

La présente situation se distingue cependant de celle dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt C-532/18 en ce que la chute et, partant, la lésion de la demanderesse dans la présente affaire n'a pas été causée par un objet utilisé pour le service aux passagers et qu'il n'existait pas non plus d'autres raisons d'imputer la responsabilité à la défenderesse – en particulier, l'état de l'escalier n'était pas défectueux et les obligations de diligence et de sécurité n'avaient pas été violées.

Sur la deuxième question :

L'article 20 de la convention de Montréal prévoit que, dans le cas où le transporteur apporte la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable du passager a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de ce passager. **[Or. 13]**

En l'espèce, la demanderesse ne s'est pas tenue à la rampe bien qu'elle ait observé la « presque chute » de son mari. Elle n'a donc pas pu empêcher la chute. De ce fait, la demanderesse elle-même a, à tout le moins, contribué à sa chute. Eu égard à l'état irréprochable de l'escalier – lequel ne présentait donc aucun dommage ou défaut et n'était pas non plus glissant – et au fait que les lésions de la demanderesse n'ont pas non plus été causées par un objet utilisé pour le service aux passagers, et, partant, à l'absence de motifs d'imputation à la charge de la défenderesse (en-dehors du fait que la chute s'est produite lors de la descente d'un avion) ou plutôt au caractère secondaire de ces motifs par rapport à la faute concurrente de la demanderesse, la question se pose ensuite de savoir si la faute concurrente de la demanderesse fait passer à ce point au second plan, jusqu'à l'exclure, la responsabilité de la défenderesse en vertu de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, défenderesse qui n'est coupable d'aucune négligence ou violation des obligations en matière de sécurité.

Étant donné qu'à la connaissance de la juridiction de renvoi, ces questions n'ont pas encore été définitivement tranchées par la Cour dans sa jurisprudence, il y avait lieu d'en saisir la Cour par un renvoi préjudiciel.

[OMISSIS]