

Version anonymisée

Traduction _____ C-530/19 - 1

Affaire C-530/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

11 juillet 2019

Juridiction de renvoi :

Oberster Gerichtshof (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

17 juin 2019

Défenderesse, défenderesse en appel et requérante en cassation :

NM en qualité d'administratrice judiciaire dans la procédure d'insolvabilité de NIKI Luftfahrt GmbH

Requérante, requérante en appel et défenderesse en cassation :

ON

L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche) a, en qualité de juridiction d'appel [OMISSIS] dans l'affaire opposant ON, Guttaring, [OMISSIS], requérante, à NM, avocate à Vienne, défenderesse [OMISSIS], en qualité d'administratrice judiciaire dans le cadre de la procédure d'insolvabilité de NIKI Luftfahrt GmbH, et ayant pour objet la constatation de créances d'insolvabilité [OMISSIS], le paiement de 18 916,51 EUR majorés des intérêts et frais et la constatation [OMISSIS], dans la procédure concernant le recours [OMISSIS] formé par la défenderesse contre le jugement de l'Oberlandesgericht Wien (tribunal régional supérieur de Vienne, Autriche) du 14 février 2019, par lequel le jugement du Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche) du 21 novembre 2018 [OMISSIS] a été annulé sur appel de la partie requérante et l'affaire a été renvoyée devant la juridiction de première instance pour une audience supplémentaire et une nouvelle décision rendue à huis clos,

un [Or. 2]

Jugement

dont le dispositif est le suivant :

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

1. Un transporteur aérien qui, en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004 (règlement sur les droits des passagers), doit fournir des prestations d'assistance au sens de l'article 9, paragraphe 1, sous b), de ce règlement, est-il tenu responsable, sur le fondement de ce règlement, des dommages résultant d'une blessure du passager du fait du comportement négligent des employés de l'hôtel fourni par le transporteur aérien ?

2. En cas de réponse négative à la première question :

L'obligation du transporteur aérien au titre de l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004 se limite-t-elle à fournir un hôtel au passager et à prendre en charge les coûts d'hébergement ou bien le transporteur aérien est-il redevable de l'hébergement en tant que tel ?

II. La procédure est suspendue jusqu'à la réception de la décision préjudicielle conformément à l'article 90 bis, paragraphe 1, du Gerichtsorganisationsgesetz (loi sur l'organisation judiciaire).

Motifs :

A. Les faits

L'avocate défenderesse est l'administratrice judiciaire d'un transporteur aérien autrichien. Ce transporteur devait acheminer la requérante domiciliée en Autriche [Or. 3] sur un vol Majorque-Vienne dans le cadre d'un voyage à forfait. En raison de l'annulation de ce vol, la réservation a été modifiée et le départ a été fixé au lendemain soir. Pour cette raison, le transporteur devait proposer un hébergement dans un hôtel conformément à l'application combinée de l'article 5, paragraphe 1, sous b), et de l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004 (règlement sur les droits des passagers). Il a satisfait à cette obligation en hébergeant la requérante dans un hôtel local.

La requérante se déplace en chaise roulante. Le jour suivant, elle a effectué une promenade avec son mari qui poussait la chaise roulante. Lors du retour à l'hôtel, les roues avant de la chaise roulante sont restées coincées dans une rigole transversale dans l'asphalte du chemin. La requérante a fait une chute en avant hors de sa chaise roulante et s'est gravement blessée.

B. Arguments et conclusions des parties :

La requérante réclame des dommages et intérêts. Elle demande, d'une part, la constatation de sa créance de dédommagement présentée dans la procédure d'insolvabilité, mais rejetée, en tant que créance d'insolvabilité, par l'administratrice judiciaire partie défenderesse ; d'autre part, elle demande la condamnation de l'administratrice judiciaire au paiement, le cas échéant, dans le cadre de la demande de couverture contre l'assurance de responsabilité du transporteur aérien. La requérante soutient que l'accident s'est produit sur le domaine de l'hôtel et que le personnel de l'exploitant de l'hôtel a agi avec négligence, car il n'aurait ni éliminé la rigole transversale dans le chemin ni sécurisé celle-ci d'une autre manière.

La défenderesse objecte que ni le règlement (CE) n° 261/2004 ni la législation nationale ne prévoient de responsabilité du transporteur aérien pour le comportement négligent du personnel de l'exploitant de l'hôtel. Au contraire, le règlement exclut une telle responsabilité parce que [Or. 4] les obligations du transporteur se limitent à l'offre d'hébergement selon la défenderesse. Une responsabilité fondée sur le droit national irait au-delà de la responsabilité du transporteur aérien. Au demeurant, le personnel de l'hôtel n'aurait pas agi avec négligence ; selon la défenderesse, la requérante doit prouver que la rigole transversale se trouvait sur le domaine de l'hôtel et n'était pas sécurisée.

C. La procédure antérieure

La juridiction de première instance a rejeté le recours. Selon elle, la requérante ne peut tirer aucun droit du règlement (CE) n° 261/2004, étant donné que le transporteur aérien était uniquement tenu de fournir un hébergement. Le règlement ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages consécutifs à la prétendue négligence du personnel de l'hôtel. Le droit national n'offrirait pas non plus de fondement juridique au droit à réparation, car il n'existe pas de relation contractuelle entre la requérante et le transporteur aérien et que, dans le domaine extracontractuel, la responsabilité n'est engagée pour l'accessoire que de manière limitée ; à cet égard, la juridiction de première instance estime que la requérante n'a pas invoqué de moyens appropriés. En raison de cette position juridique, la juridiction de première instance n'a fait aucune constatation sur la question de savoir si l'accident s'était même produit sur le domaine de l'hôtel ou si les employés de l'hôtel avaient agi avec négligence.

La juridiction d'appel a invalidé ce jugement et a renvoyé l'affaire au premier juge afin qu'il statue à nouveau après un complément de procédure.

Selon elle, le transporteur aérien effectif était tenu en l'occurrence de fournir les prestations prévues à l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004. S'il avait manqué à cette obligation, il aurait dû verser à la requérante une indemnité raisonnable et acceptable pour les frais occasionnés. Ce [Or. 5] [omissis] droit résulte, au titre du non-respect [d'une obligation], du droit

national applicable parallèlement au règlement (CE) n° 261/2004 en vertu de l'article 12 dudit règlement. Selon la juridiction d'appel, il doit en aller de même pour le cas de mauvaise exécution [d'une obligation] par l'exploitant de l'hôtel mandaté par la compagnie aérienne (ou par le personnel de cet exploitant) invoqué en l'espèce. Même une telle mauvaise exécution ouvrirait un droit en vertu du droit national, le transporteur aérien étant responsable en vertu du droit autrichien du comportement négligent du personnel de l'hôtel. Etant donné que, en raison de sa position juridique contraire, la juridiction de première instance n'a fait aucune constatation quant aux circonstances plus précises de l'accident, il y a lieu d'annuler le jugement de première instance et de charger la juridiction de première instance de procéder à un complément de procédure.

La Cour suprême doit statuer sur le recours en cassation de la défenderesse par lequel cette dernière demande le rétablissement du premier jugement infirmatif. Selon la défenderesse, le transporteur aérien a rempli ses obligations au titre de l'article 9 du règlement (CE) n° 261/2004 en fournissant l'hébergement gratuitement. Une application du droit national sur le fondement de l'article 12 du règlement (CE) n° 261/2004 ne devrait pas en définitive aboutir à imposer au transporteur aérien des obligations plus étendues. Toutefois, c'est ce qui résulterait de l'avis de la juridiction d'appel, car le transporteur aérien devrait vérifier les installations de l'hôtel qu'il propose pour éviter la mise en cause de sa responsabilité. En outre, la défenderesse estime que les considérations de la juridiction d'appel concernant le droit autrichien sont erronées pour des motifs explicites.

D. Bases juridiques

1. L'obligation du transporteur aérien de fournir des prestations d'assistance résulte des dispositions suivantes du règlement (CE) n° 261/2004 **[Or. 6]** du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 :

Article 5

Annulations

1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés : [...]

a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8 ;

b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif [OMISSIS], dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), [...]

Article 9

Droit à une prise en charge

1. *Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement :*

[OMISSIS]

b) un hébergement à l'hôtel aux cas où :

- un séjour d'attente d'une ou plusieurs nuits est nécessaire, ou*
- lorsqu'un séjour s'ajoutant à celui prévu par le passager est nécessaire ;*

[OMISSIS]

2. L'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004 dispose :

Article 12

Indemnisation complémentaire

1. *Le présent règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire. L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement peut être déduite d'une telle indemnisation. [Or. 7]*

3. L'article 1313 bis de l'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (code civil général autrichien) (ci-après l'« ABGB »), est libellé comme suit :

Toute personne tenue de fournir une prestation à un tiers est responsable envers celui-ci de la faute de son représentant légal ainsi que des personnes auxquelles elle a recours pour l'exécution [de son obligation], comme s'il s'agissait de sa propre faute.

E. La motivation du renvoi préjudiciel

1. Sur la première question

1.1. Il ressort en premier lieu des termes du règlement (CE) n° 261/2004, uniquement une obligation du transporteur aérien, dans le cas prévu à l'article 5, paragraphe 1, sous b), deuxième cas de figure, de proposer un hébergement à l'hôtel à titre gratuit. Toutefois, la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour ») a constaté que le non-respect de cette obligation entraînait un droit au dédommagement du passager qui ne pouvait être qualifié d'« indemnisation » au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 261/2004 ([arrêt du 13 octobre 2011,] Sousa Rodríguez e.a., C-83/10[,EU:C:2011:652], points 43 et suivants). Le

dédommagement ne doit pas aller au-delà de ce qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avérait nécessaires, appropriées et raisonnables afin de suppléer la défaillance du transporteur aérien dans la prise en charge dudit passager ([arrêt du 31 janvier 2013,] McDonagh, C-12/11[, EU:C:2013:43], point 51).

1.2. De l'avis de la chambre de céans, il ressort clairement des constatations de la Cour qu'il s'agit là d'un droit fondé directement sur le règlement. Il n'est donc pas nécessaire de recourir aux fondements de droits prévus par la législation nationale (comme le pense également la grande majorité de la doctrine allemande récente) [OMISSIS] [Or. 8] [OMISSIS]).

1.3. Si le non-respect de l'obligation de prise en charge entraîne directement un droit à compensation du passager au titre du règlement, il ne peut être exclu de traiter le cas de mauvaise exécution de manière identique. On peut donc supposer qu'un transporteur aérien qui doit proposer un hébergement à l'hôtel est directement responsable, en vertu du règlement, d'une mauvaise prestation de l'hôtel qu'il a ainsi désigné.

1.4. Le fait que le dédommagement pour inexécution (point 1.1 infra) doit être considéré comme l'équivalent de la prestation non fournie plaide toutefois contre cette position. On peut donc conclure à l'existence d'un droit (dérivé) tiré directement du règlement, et ce également parce, dans le cas contraire, l'inexécution du droit primaire demeurerait non sanctionné en vertu du droit de l'Union. En revanche, dans le cas d'une mauvaise exécution, il s'agit de réparer des préjudices qui vont au-delà du coût de l'hébergement et qui, conformément à l'économie du règlement, relèvent donc du champ d'application de son article 12. Ainsi, sauf dans le cas de l'application d'une convention internationale, il y aurait donc lieu d'apprécier les demandes à cet égard en vertu du droit national applicable. [Or. 9]

1.5. Il n'est toutefois pas exclu que la Cour - notamment dans le but de créer un cadre uniforme pour tous les transporteurs aériens opérant dans l'Union (considérant 4 du règlement (CE) n° 261/2004) - assimile la mauvaise exécution à l'inexécution et admette également dans ce cas un droit à indemnisation sur le fondement direct du règlement. Le point 1 [du dispositif] de la question préjudicielle vise à répondre à cette question.

2. Sur la question 2

2.1. Si la faute (alléguée) du personnel de l'hôtel n'entraîne aucun droit [à indemnisation] sur le fondement direct du règlement, il convient alors d'examiner s'il existe un droit à indemnisation au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 261/2004. Il doit être apprécié au regard des conventions internationales potentiellement applicables, ou à défaut en vertu du droit national applicable, si tel est le cas.

2.2. Dans le cas d'espèce, il est incontestable que le dommage est survenu en dehors de la période de garantie visée à l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, de sorte que le droit à réparation ne peut en aucun cas être fondée sur cette disposition. Il n'existe pas non plus de dommage causé par un retard au sens de l'article 19 de cette convention parce que la requérante ne met pas en cause le transporteur aérien pour un retard de vol, mais en raison de la fourniture insuffisante de prestations d'assistance en vertu du règlement (CE) n° 261/2004. Ces prestations ne relèvent pas du champ d'application de la convention [arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 44 et suivants, sur les prestations d'assistance au titre de l'article 6 du règlement (CE) n° 261/2004]. Il doit en aller de même pour les demandes pour non-exécution ou mauvaise exécution de ces prestations. **[Or. 10]**

2.3. En cas de réponse négative à la question 1, la requérante ne pourrait donc tirer un droit que de la législation nationale applicable. Comme il existe une situation de contact avec l'étranger en raison de la survenance du dommage en Espagne, ce droit doit être déterminé conformément aux règles du droit international privé. À cet égard, il n'est pas nécessaire de déterminer en l'espèce si le droit de la requérante doit être qualifié de contractuel ou d'extracontractuel. En effet, toutes les règles de conflit de lois envisageables renvoient au droit autrichien : en cas de qualification contractuelle (pour les droits tirés directement du règlement, arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160), son application résulterait de l'article 5, paragraphe 2, du [règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)] (résidence habituelle du demandeur et lieu de destination du transport en Autriche), en cas de qualification extracontractuelle en vertu de l'article 4, paragraphe 2, combiné à l'article 23, paragraphe 1, du [règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II)] (résidence habituelle de la requérante et du transporteur aérien en Autriche). En outre, on pourrait déduire du fait que les deux parties ont présenté des arguments fondés sur des dispositions de droit autrichien, un choix implicite de ce droit en vertu de l'article 3, paragraphe 1, combiné à l'article 5, paragraphe 2, du règlement Rome I ou au titre de l'article 14, paragraphe 2, du règlement Rome II [OMISSIS].

2.4. Conformément au droit autrichien, la responsabilité du transporteur aérien présuppose un comportement négligent du personnel de l'hôtel susceptible d'être imputable au transporteur. L'article 1313 bis de l'ABGB, selon lequel toute personne tenue de fournir une prestation à un tiers est responsable des personnes auxquelles elle a recours pour exécuter cette obligation, est une base possible à cet effet. S'il est vrai que cette disposition concerne à titre principal le non-respect des obligations contractuelles, elle s'applique **[Or. 11]** également, selon une jurisprudence constante, en cas de violation des obligations résultant d'un rapport juridique spécial en l'absence d'un contrat [OMISSIS]. Un tel rapport spécifique existe ici en raison de l'obligation de fournir une assistance au titre de

l'application combinée de l'article 5, paragraphe 1, sous b, et de l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004.

2.5. Toutefois, le comportement d'une personne n'est imputable au débiteur que si cette personne agit dans le cadre de l'exécution des obligations qui incombent au débiteur [OMISSIS]. L'obligation qui pesait sur le transporteur aérien dans le cas d'espèce est donc primordiale. Puisque cette obligation découle de l'application combinée de l'article 5, paragraphe 1, sous b), et de l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004, il s'agit d'une question relative au droit de l'Union. Selon la chambre de céans, deux interprétations sont concevables :

(a) D'une part, le transporteur aérien pourrait n'être tenu que de l'organisation de l'hébergement, c'est-à-dire de fournir un hôtel et d'en payer les coûts. Dans ce cas, le contractant de l'exploitant de l'hôtel serait le passager lui-même, tout au plus représenté par le transporteur aérien lors de la conclusion du contrat. Le transporteur aérien ne serait alors responsable que d'une faute dans le choix de l'hôtel ; le passager devrait faire valoir son dommage causé par le comportement négligent du personnel de l'hôtel auprès de l'exploitant de l'hôtel. En l'occurrence, on ne voit pas de faute dans le choix [de l'hôtel], même en tenant compte de l'article 9, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 (prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite). Il y aurait donc lieu de rejeter le recours. **[Or. 12]**

(b) Par ailleurs, on peut faire valoir que le transporteur aérien est redevable de l'hébergement en tant que tel. Cet hébergement pourrait éventuellement avoir lieu dans un hôtel du transporteur aérien lui-même ou bien dans le cadre d'accords passés par le transporteur aérien avec des hôteliers tiers à cet effet. Dans ce cas, le transporteur aérien a recours à l'exploitant de l'hôtel pour remplir ses propres obligations. En droit autrichien, cela impliquait une responsabilité pour négligence du personnel de l'hôtel, le transporteur aérien devant apporter la preuve de l'absence de faute en cas de défaillance objective dans la sphère de l'hôtel [OMISSIS]. En effet, selon une jurisprudence constante, même une société indépendante et ses employés peuvent être des personnes auxquelles une personne a recours pour remplir ses propres obligations et dont elle assume donc la faute (OMISSIS). L'impossibilité pour le transporteur aérien de donner des instructions au personnel de l'hôtel ou de surveiller son comportement n'exclurait pas non plus sa responsabilité [OMISSIS].

2.6. Toutefois, selon l'Oberster Gerichtshof (Cour suprême), l'interprétation selon laquelle le transporteur aérien est redevable d'un hébergement en tant que tel est également concevable.

Il est vrai que le libellé de l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004 exige uniquement « l'offre » d'hébergement à l'hôtel, ce qui pourrait être interprété comme une simple obligation de fournir un hôtel, y compris la prise en charge des frais. Conformément à son considérant 1, le règlement a toutefois

pour objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers. Un tel niveau de protection ne serait [Or. 13] pas garanti si ces obligations limitées étaient les seules qui pèsent sur le transporteur aérien. Dans ce cas, le passager serait en effet le contractant de l'exploitant de l'hôtel et devrait se retourner contre lui pour obtenir des dommages et intérêts pour exécution défectueuse. Il ne pourrait alors saisir le tribunal de sa résidence habituelle que si les conditions de l'article 17 du règlement [(UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ci-après le « règlement Bruxelles Ia »] étaient remplies (activité de l'exploitant de l'hôtel dirigée vers l'État de consommation) ; dans le cas contraire, le passager devrait intenter une action en justice dans l'État de l'exploitant de l'hôtel en vertu de l'article 4 du règlement Bruxelles Ia. En revanche, le tribunal du lieu d'arrivée est généralement compétent pour connaître des actions en justice contre le transporteur aérien effectif ([arrêts du 9 juillet 2009], Rehder, C-204/08[, EU:C:2009:439], plus récemment [du 7 mars 2018,] flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16[, EU:C:2018:160]), ce qui facilite considérablement les demandes de réparation. À l'inverse, le transporteur aérien ne se verrait pas imposer une responsabilité disproportionnée pour dommages car il ne serait en aucun cas tenu de supporter au final le dommage en cas de responsabilité, mais pourrait se retourner contre l'exploitant de l'hôtel conformément au contrat qui les lie. Le passager n'ayant dû passer la nuit dans l'hôtel fourni par le transporteur aérien qu'en raison d'une carence (du moins objective) dans la sphère de responsabilité de ce transporteur, il est naturel que ce soit le transporteur aérien et non le passager qui supporte le risque d'un recours à l'étranger et la recouvrabilité d'une créance récursoire.

2.7. En droit autrichien, la responsabilité dépend donc de la question préalable de droit de l'Union portant sur l'étendue des obligations du transporteur aérien en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous b, combiné à l'article 9, paragraphe 1, sous b, du règlement (CE) n° 261/2004. Cela devrait être clarifié par [la réponse à] la question 2.

C. Aspects procéduraux [Or. 14]

1. Il n'existe ni acte clair ni jurisprudence de la Cour concernant les questions 1 et 2. L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême) est donc tenu, en tant que juridiction de dernière instance, de procéder au renvoi préjudiciel.
2. La procédure relative au recours de la requérante est suspendue jusqu'à ce que la Cour de justice de l'Union européenne ait statué.

[OMISSIS]