

Version anonymisée

Traduction

C-532/18 – 1

Affaire C-532/18

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

14 août 2018

Juridiction de renvoi :

Oberster Gerichtshof (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

26 juin 2018

Partie requérante :

GN, représenté par le père HM

Partie défenderesse :

ZU en tant syndic de la faillite de la société Niki Luftfahrt GmbH

RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE

OBERSTER GERICHTSHOF

Ordonnance

[OMISSIS]

Le Oberster Gerichtshof en tant que juridiction de « Revision » [OMISSIS] dans le litige opposant la requérante, la mineure GN, représentée par le père HM [OMISSIS] à la défenderesse, ZU en tant syndic de la faillite de la société NIKI Luftfahrt GmbH, Wien 3, [OMISSIS] et portant sur un montant de 8 500 euros plus frais et intérêts et constatation (valeur du litige 16 000 euros) a adopté la présente ordonnance sur la « Revision » de la requérante contre l'arrêt du Oberlandesgericht Wien en tant que juridiction d'appel du 30 août 2016 [OMISSIS] réformant l'arrêt interlocutoire et partiel du Landesgericht Korneuburg du 15 décembre 2015 [OMISSIS]

I. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie de la question préjudicielle suivante au titre de l'article 267 TFUE : **[Or. 2]**

Y a-t-il « accident » fondant la responsabilité du transporteur aérien au sens de 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 sur le fondement de l'article 300, paragraphe 2, CE, approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (convention de Montréal) lorsqu'un gobelet de café chaud, posé sur la tablette d'un siège d'un avion en vol, glisse pour une raison inconnue, se renverse et cause des brûlures à un passager ?

II. La procédure est suspendue jusqu'à la réception de la décision préjudicielle de la Cour de justice de l'Union européenne. **[OMISSIS]**

Motifs

1. Les faits

La requérante, âgée de six ans au moment des faits, a effectué en août 2015 avec sa famille un vol avec la compagnie aérienne défenderesse désormais en faillite de Majorque à Vienne. Environ une heure après le décollage, l'assistante de cabine a servi des boissons. La requérante était à ce moment assise côté hublot et reposait (penchée par-dessus l'accoudoir du siège voisin de son père) sur la taille/la poitrine de son père. Le père de la requérante a pris un gobelet de jus d'orange ainsi qu'un gobelet en papier (sans couvercle) de café chaud venant juste d'être fait, qu'il a posé sur la tablette fixée sur le siège se trouvant devant lui. **[Or. 3]** Il a ensuite encore demandé du lait. L'assistante de cabine a à ce moment remarqué que le gobelet de café commençait à glisser. Elle l'a signalé au père qui ne put néanmoins empêcher le gobelet de se renverser et le contenu de se répandre sur sa cuisse droite ainsi que sur la poitrine de la requérante. La requérante a souffert de ce fait de brûlures au deuxième degré sur le devant et la moitié gauche du thorax, sur une superficie d'environ 2 à 4 % de la surface totale du corps. Il n'a pas pu être déterminé si la tablette était défectueuse et présentait une inclinaison dès le départ et si le gobelet avait glissé du fait de la vibration de l'avion.

2. Arguments et conclusions des parties :

La requérante fait valoir auprès de l'administrateur judiciaire de la compagnie aérienne initialement défenderesse, après reprise de la procédure interrompue en raison de l'ouverture de la procédure d'insolvabilité, un *pretium doloris* et l'indemnisation du préjudice esthétique pour un montant global de 8 500 euros par exécution du droit à la couverture vis-à-vis de l'assurance responsabilité civile de la compagnie aérienne, et elle demande à faire constater la responsabilité pour les suites futures de l'accident. La défenderesse serait responsable en vertu de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal. Aux termes de cette disposition, le transporteur aérien devrait réparer le préjudice naissant du fait

qu'un voyageur est tué ou lésé physiquement par un accident survenant au cours du vol.

La défenderesse y oppose qu'il n'y aurait pas de responsabilité au titre de l'article 17 de la convention de Montréal du fait de l'absence d'accident puisque aucun incident soudain et inattendu n'aurait conduit à ce que le gobelet de café ne glisse et à ce que son contenu ne se renverse. S'il devait néanmoins y avoir un accident, celui-ci n'aurait pas été causé par la défenderesse ou son employée. [Or. 4] En tout état de cause, aucun risque inhérent au transport aérien ne se serait réalisé.

L'objection initialement soulevée par la défenderesse d'une faute concurrente de la requérante ne fait plus l'objet de la procédure.

3. La procédure antérieure :

La juridiction de première instance a constaté que la demande de paiement était en son principe bien-fondée. Le fait que le gobelet se soit renversé et que le liquide chaud ait coulé sur la requérante devrait être considéré comme un accident au sens de l'article 17 de la convention de Montréal car il découlerait d'un événement inhabituel d'origine extérieure. A cet égard, un risque inhérent au transport aérien se serait réalisé parce qu'un aéronef serait soumis dans le cadre de son exploitation à des degrés d'inclinaison variables qui (en général) peuvent conduire à ce que des objets posés sur une surface horizontale dans l'avion commencent à glisser sans qu'une manœuvre particulière ne soit nécessaire. Il n'y aurait pas de faute de la défenderesse parce que servir des boissons chaudes dans des récipients sans couvercle est une pratique habituelle et socialement adéquate.

La juridiction d'appel a rejeté le recours. L'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne couvrirait que les accidents qui seraient causés par un risque inhérent au transport aérien. La requérante serait tenue d'en apporter la preuve. Puisqu'il n'a pas été possible de trouver la cause du renversement du gobelet, la requérante n'aurait pas pu apporter cette preuve. Une responsabilité de la défenderesse au titre de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal serait dès lors exclue.

Le recours en « Revision » de la requérante est dirigée contre cette décision et conclut au rétablissement de l'arrêt de première instance.

4. Les bases juridiques : [Or. 5]

4.1. La responsabilité de la défenderesse doit être appréciée à l'aune de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal). L'applicabilité de cette convention découle de la circonstance que le point de départ et le lieu de destination du vol se trouvaient dans différents États parties (Espagne et Autriche), de sorte qu'il y avait un transport international au sens de l'article 1^{er} de la convention de Montréal.

4.2. 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, raison pour laquelle la Cour de justice est appelée à statuer sur son interprétation par la voie d'une décision préjudicielle (arrêt du 26 février 2015, *Wucher Helicopter et Euro-Aviation Versicherung*, C-6/14, EU:C:2015:122, point 33 avec d'autres références).

4.3. L'interprétation de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal est litigieuse :

« 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 – en l'espèce désormais sans pertinence.

5. Justification de la demande préjudicielle : [Or. 6]

5.1. 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 [OMISSIS]. 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, 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].

5.2. Dans la présente affaire, la requérante a subi une lésion corporelle parce qu'un gobelet contenant du café chaud et placé devant elle a glissé durant le vol pour une raison qui n'a pas pu être déterminée. Il y a là selon la juridiction de renvoi un événement soudain reposant sur une action extérieure entraînant pour la requérante un préjudice inattendu. Cela plaide pour une applicabilité de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal.

5.3. Il y a néanmoins litige quant au point de savoir si la notion d'accident et donc la responsabilité doivent être restreintes aux cas dans lesquels un risque inhérent au transport aérien s'est réalisé.

5.3.1. Une telle exigence (supplémentaire) est en particulier défendue par la plus grande partie de la doctrine et de la jurisprudence allemande (plusieurs preuves dans Schmid dans Giemula/Schmid/Müller_rostin, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht [2016], Convention de Montréal, article 17, point 16 ; la question a en dernier lieu cependant été laissée en suspens dans BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861). [Or. 7] De ce point de vue également, il ne doit pas s'agir de risques ou de dangers qui sont uniques et ne peuvent se présenter dans aucun autre domaine de la vie, mais uniquement dans le transport aérien ; il suffit en tout cas, que se matérialise un risque découlant d'une nature typique ou de l'état de l'aéronef ou d'une installation aéronautique utilisée lors de l'embarquement ou du débarquement (BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861). La nature et l'état de l'aéronef doivent être mis sur le même plan que son exploitation (et donc par exemple les conséquences de modifications de l'altitude et de la vitesse). Il est avancé comme justification qu'on ne saurait souhaiter un transfert sur le transporteur aérien du risque général de la vie que toute personne doit assumer et tel n'aurait pas été l'intention des États parties à la convention de Montréal (Schmid dans Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Article 17 Convention de Montréal, point 16 avec d'autres références ; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag [1998] point 331).

Cette approche conduit à une grande insécurité juridique. Le Bundesgerichtshof allemand (BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861) n'exige certes pas (plus) que se matérialise un risque relevant uniquement du domaine du transport aérien ; il suffit qu'il y ait un lien avec le risque. Se pose ici cependant la question de la charge de la preuve : d'après les principes généraux, toute partie doit démontrer les faits favorables à son point de vue en droit. La charge de la preuve pèserait ainsi en ce qui concerne la réalisation d'un risque inhérent au transport aérien sur la personne lésée. Dans la présente affaire, [Or. 8] cela devrait conduire au rejet du recours puisqu'il n'est pas possible de déterminer la cause de l'accident.

5.3.2. Selon une autre approche, il est au contraire sans incidence de savoir si un risque inhérent au transport aérien s'est réalisé. Les représentants de cette approche renvoient avant tout aux termes de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal qui ne connaît pas de telle exigence ; une telle restriction n'aurait d'ailleurs pas été voulue lors de l'élaboration de la convention (BGH X ZR 30/15 NJW 2018, 861). En outre, en admettant une telle exigence, du moins en cas d'interprétation stricte – qui n'est cependant plus défendue avec une telle rigueur par le Bundesgerichtshof allemand (voir plus haut 5.3.1.) – presque tout préjudice serait exclu du régime de responsabilité de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal parce que (exception faite du cas où l'avion s'écrase) ce préjudice pourrait se présenter de manière similaire dans d'autres circonstances de la vie. (Reuschle, Convention de Montréal, Article 17, point 26 avec d'autres références. La règle de responsabilité risquerait d'être vidée de sa substance. Il n'y aurait au demeurant pas de raison de craindre une responsabilité illimitée dans la mesure où le transporteur pourrait en tout état de cause se libérer de sa responsabilité en cas de faute concurrente de la personne lésée conformément à l'article 20 de la convention de Montréal.

Sur ce fondement, une partie de la doctrine reconnaît comme accident le renversement de boissons ou de plats chauds sur le corps d'un voyageur, le transporteur étant responsable des conséquences. (Reuschle, Convention de Montréal, Article 17, point 15 ; Stefula, Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz [2001], 123 et 136 ; Kehrberger, Overhead-Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen. Eine Fallstudie, dans FS Guldemann [1997], 129 [130]). Il y aurait donc lieu de reconnaître en l'espèce la responsabilité de la défenderesse.

6. Ces dernières réflexions sont dans leur principe convaincantes. **[Or. 9]**

Abstraction faite des termes de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal qui ne cite comme motif de responsabilité qu'un « accident » et non également la réalisation d'un risque inhérent au transport aérien, il convient avant tout de renvoyer à l'article 29 de ladite convention : d'après cette dernière disposition, dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises

« toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention [...] »

L'objet de cette réglementation est la création d'un régime de responsabilité uniforme rendant le recours au droit national inutile (voir le cinquième considérant de la convention de Montréal : « [...] harmoniser davantage et [...] codifier »). Cela exclut une interprétation étroite de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal. En effet, dans le cadre d'une telle interprétation, les dommages ne découlant pas de la réalisation d'un risque inhérent au transport aérien ne pourraient en aucun cas être réparés, et ce même si les dommages découlaient d'une faute du personnel du transporteur. En cela, l'état du droit d'après la convention de Montréal se distingue de celui d'après la convention de Varsovie. En effet, l'article 24 de la convention de Varsovie qui correspond à l'article 29 de la convention de Montréal, n'excluait pas de manière générale l'application du droit national, mais ne le faisait (pour autant que cela soit pertinent en l'espèce) que « dans les cas prévus à l'article 17 ». Si cette dernière disposition était interprétée de manière étroite, le recours au droit national était possible dans les autres situations – qui n'étaient alors précisément pas des « cas prévus à l'article 17 ». (BGH VII ZR 116/77 NJW 1979, 495 ; à l'inverse par contre US Supreme Court *El Al Israel Airlines v. Tsui Yuan Tseng* ; 525 US 155 [2009]) Cela est désormais exclu par l'article 29 de la convention de Montréal. **[Or. 10]**

Cela plaide en ce sens, partant des termes de l'article 17 de la convention de Montréal, de ne réclamer que l'existence d'un accident et de renoncer à l'exigence (supplémentaire) de la réalisation d'un risque inhérent au transport aérien. Il pourrait aussi être envisagé, en tant que « solution intermédiaire », que la responsabilité soit fondée sur un accident à bord ou sur l'utilisation des installations d'embarquement et de débarquement, mais que le transporteur peut

se libérer de cette responsabilité lorsqu'il démontre que dans le cas concret, il n'y a pas de lien avec l'exploitation ou la nature de l'aéronef. Cela exclurait en particulier de la responsabilité les cas dans lesquels un accident découlerait exclusivement du comportement d'un tiers sans lien avec la nature et l'exploitation de l'aéronef. Dans la présente affaire, cette approche conduirait également à la responsabilité de la partie défenderesse parce que la cause de l'accident n'a pas pu être identifiée.

7. Il n'y a en tout état de cause en ce qui concerne l'interprétation de l'article 17 de la convention de Montréal pas d'*acte clair*. Le Oberster Gerichtshof est donc tenu en tant que juridiction de dernière instance de procéder au renvoi préjudiciel.

II. Il y a lieu de surseoir à statuer sur la Revision jusqu'à la décision de la Cour de justice de l'Union européenne.

[OMISSIS]