

Version anonymisée

Traduction

C-70/20 – 1

Affaire C-70/20

Renvoi préjudiciel

Date de dépôt :

12 février 2020

Juridiction de renvoi :

Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche)

Date de la décision de renvoi :

30 janvier 2020

Partie demanderesse en « Revision » :

YL

Partie défenderesse en « Revision » :

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Dans le cadre du litige opposant YL [Autriche][OMISSIS], partie requérante, à Altenrhein Luftfahrt GmbH [Flughafen Wien, Autriche][OMISSIS], partie défenderesse, quant au paiement d'une somme de 68 858 euros augmentée des intérêts et des dépens et à une constatation de responsabilité (valeur du litige : 5 000 euros), le Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche) [OMISSIS], statuant sur le recours en « Revision » de la requérante à l'encontre de l'arrêt de l'Oberlandesgericht Wien (tribunal régional supérieur de Vienne, Autriche), rendu en appel, le 29 avril 2019 [OMISSIS], et confirmant le jugement du Handelsgericht Wien (tribunal de commerce de Vienne, Autriche) du 23 janvier 2019 [OMISSIS], a rendu

l'ordonnance

dont le dispositif est le suivant :

I. Conformément à l'article 267 TFUE, la question suivante est déférée à titre préjudiciel à la Cour de justice de l'Union européenne : **[Or. 2]**

Un atterrissage dur, qui s'inscrit cependant encore dans la plage de fonctionnement normale de l'avion et au cours duquel un passager est blessé, constitue-t-il un « accident » 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 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 ?

II. [Sursis à statuer]

Motivation

1. Les faits à l'origine du litige

- 1 La requérante était une passagère du vol du 20 mars 2014 opéré par la défenderesse et reliant Vienne à Saint-Gall/Altenrhein (Suisse). L'enregistreur des données de vol a relevé une charge verticale de 1,8 g lors de l'atterrissage. Un tel atterrissage peut subjectivement être perçu comme étant dur. Toutefois, du point de vue aéronautique et compte tenu également de la marge d'erreur, cette valeur s'inscrit (encore) dans la plage de fonctionnement normale de l'avion, qui, selon les spécifications de l'avionneur, s'étend jusqu'à une charge maximale de 2 g. Aucune erreur du pilote n'a pu être constatée. D'un point de vue aéronautique, en raison du caractère montagneux de l'environnement dans lequel se situe l'aéroport de Saint-Gall/Altenrhein, les atterrissages plus durs sont plus sûrs que les atterrissages trop doux.

2. Les arguments et les conclusions des parties [Or. 3]

- 2 Selon les allégations de la requérante, l'atterrissage a provoqué chez elle une hernie discale. Elle a introduit une demande de dommages et intérêts sur la base de l'article 17 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (ci-après la « convention de Montréal »). Elle soutient qu'il y a lieu de qualifier cet atterrissage « dur » d'« accident » au sens de l'article 17 de la convention de Montréal.
- 3 La défenderesse fait, quant à elle, valoir que l'atterrissage s'est inscrit dans la plage de fonctionnement normale de l'avion. Elle considère qu'il s'agit donc d'un événement se produisant communément lors d'un vol, et non d'un « accident » au sens de l'article 17 de la convention de Montréal.

3. Les antécédents de la procédure

- 4 La juridiction de première instance a rejeté la demande au motif qu'un atterrissage ne peut être qualifié d'« accident » et engager la responsabilité prévue à l'article 17 de la convention de Montréal que s'il est « exceptionnellement dur ».

- 5 Elle a estimé que cela n'est pas le cas en l'espèce. Les événements se produisant communément lors du transport aérien, tels qu'un atterrissage dur ou un freinage brusque, ne justifient pas l'engagement de la responsabilité, étant donné que le passager (la juridiction de première instance se réfère ici vraisemblablement à un « passager typique ») a connaissance de ce type d'événements et s'attend à ce qu'ils puissent se produire.
- 6 La juridiction d'appel a confirmé ce jugement. Elle reconnaît qu'un atterrissage dur peut exceptionnellement constituer un « accident » au sens de l'article 17 de la convention de Montréal. Elle estime toutefois que cela suppose que les valeurs limites spécifiées par l'avionneur concernant la charge pouvant être supportée par le train d'atterrissage et les pièces structurales soient clairement dépassées. Un atterrissage se déroulant normalement - comme en l'espèce - exclut, selon cette juridiction, l'hypothèse d'un accident.
- 7 L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche) doit se prononcer sur le recours en « Revision » formé par la requérante à l'encontre de l'arrêt de la juridiction d'appel. La requérante maintient qu'il s'agit d'un accident engageant la responsabilité de la défenderesse. Elle estime que si tel est bien le cas, la Cour de céans sera amenée à annuler les décisions des juridictions inférieures. Dans ce cas, la juridiction de première instance [**Or. 4**] devra déterminer si la hernie discale de la requérante a effectivement été causée par l'atterrissage litigieux. Cette question n'a pas encore été examinée, étant donné que les juridictions inférieures ont rejeté la responsabilité de la défenderesse du seul fait de l'absence d'accident.

4. Le cadre juridique

- 8 4.1. La responsabilité de la défenderesse doit être appréciée à l'aune de la 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 (Autriche et Suisse), de sorte qu'il y avait un transport international au sens de l'article 1^{er} de la convention de Montréal.
- 9 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 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).
- 10 4.3. C'est l'interprétation de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, qui est litigieuse en l'espèce :

« 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 ».

- 11 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 [Or. 5] 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. L'article 17 de la convention de Montréal correspond en substance à l'article 17 de la *convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, de sorte que la jurisprudence relative à cette dernière disposition peut encore être utile dans une perspective d'interprétation.

5. La justification de la demande préjudicielle

- 12 5.1. La condition de l'engagement de la 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 condition sine qua non du préjudice. La notion d'« accident » n'est pas définie dans la convention de Montréal. La question qui se pose est de savoir si cette notion couvre un atterrissage « dur » s'inscrivant cependant (encore) dans la « plage de fonctionnement normale ». Cela signifie que la charge sur le train d'atterrissage et les pièces structurales reste au-dessous des valeurs limites au-delà desquelles, selon les spécifications de l'avionneur, une inspection technique de l'avion est requise. Dans ce contexte, la juridiction de céans estime qu'un atterrissage est « dur » lorsque, contrairement à un atterrissage « en douceur », il n'est pas largement absorbé par le train d'atterrissage de l'avion et qu'il est clairement perceptible par le passager.
- 13 5.2. Dans son arrêt du 19 décembre 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, point 34), la Cour a jugé que la notion d'« accident » devait être comprise dans son « sens ordinaire ». Selon la Cour, il s'agit donc d'un « événement involontaire dommageable imprévu ». Cette formulation semble indiquer que c'est le fait que l'événement ait été prévu par le [Or. 6] passager qui importe (utilisation du terme « imprévu » et non du terme « imprévisible »). La Supreme Court of the United States (Cour suprême des États-Unis) utilise une formulation similaire à celle de la Cour de justice. Elle entend par « accident » un « événement inattendu ou inhabituel qui est extérieur au passager » (« *unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger* ») (Air France v Saks [1985], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). À tout le moins selon cette formulation (utilisation du terme « ou »), il suffit que l'événement soit inattendu ; il ne doit pas, en plus, être inhabituel. Certains arrêts du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) [OMISSIS], qui se fondent (uniquement) sur le caractère « soudain » de l'événement, vont vraisemblablement dans le même sens.

- 14 Ces formulations pourraient s'entendre comme signifiant que ce n'est pas le caractère objectivement imprévisible ou inhabituel de l'événement dommageable qui importe, mais uniquement le fait qu'il s'agit d'un événement extérieur, s'étant produit soudainement et auquel le passager ne s'attendait pas (voir *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, point 14 : « *It is important to bear in mind that the “unintended and unexpected” quality of the happening in question must mean “unintended and unexpected” from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the “accident” and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered* ». (« Il est important de garder à l'esprit que c'est du point de vue de la victime de l'accident qu'il faut se placer pour apprécier le caractère “involontaire et imprévu” de l'événement en question. [Il ne s'agit pas de savoir] que l'événement n'était pas involontaire ou imprévu du point de vue de la personne qui en est à l'origine ou de celle que l'on cherche à rendre responsable des conséquences de cet événement. C'est le passager blessé qui subit l'« accident » et c'est de son point de vue qu'il y a lieu d'apprécier si un événement à tel ou tel caractère. »)
- 15 Selon cette interprétation (extensive), ce n'est que lorsque le dommage est causé par le [Or. 7] fonctionnement normal de l'avion et en l'absence d'un événement soudain et inattendu pour le passager qu'il n'y a pas d'accident. Tel est notamment le cas lorsque la pression de l'air normale dans la cabine provoque des dommages (perte de l'audition dans l'affaire *Air France v Saks* et thrombose dans l'affaire *Deep vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*). En revanche, même des turbulences légères ou moyennes – qui, en soi, ne sont ni inhabituelles ni imprévisibles - pourraient être qualifiées d'accident dans l'hypothèse où elles causeraient des dommages [OMISSIS]. Il devrait probablement en être de même pour un atterrissage dur qui - comme dans le cas présent - s'inscrit (encore, de justesse) dans la plage de fonctionnement normale de l'avion, mais qui se produit de manière soudaine et inattendue et qui, (selon les allégations de la requérante, qui doivent encore être vérifiées), entraîne des dommages corporels.
- 16 5.3. À l'inverse, la jurisprudence en France, notamment, se réfère au caractère imprévisible de l'événement (la Cour de cassation [OMISSIS] parle d'un « événement extérieur, soudain et imprévisible »). Elle considère qu'il doit donc s'agir non seulement d'un événement « extérieur », « soudain » et inattendu du point de vue du passager, mais aussi d'un événement « imprévisible », c'est-à-dire d'un événement objectivement inhabituel. Cela signifie que les dommages causés par des événements qui font partie du fonctionnement normal et prévisible de l'avion ne sauraient faire l'objet d'une réparation (voir, vraisemblablement en ce sens, les conclusions de l'avocat général Saugmandsgaard Øe dans l'affaire *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:788, point 44, même si ce dernier interprète les

jurisprudences américaine et allemande comme abondant, elles aussi, dans ce sens).

17 [Or. 8]

18 La doctrine de langue allemande semble avoir adopté une approche similaire : la responsabilité ne saurait être engagée en cas d'événements courants, acceptés et qui relèvent du fonctionnement normal de l'avion [OMISSIS]. Selon elle, un atterrissage dur ne peut donc être qualifié d'accident que si les valeurs limites spécifiées par l'avionneur pour la charge sur le train d'atterrissage et les pièces structurales ont clairement été dépassées [OMISSIS].

19 Se prononçant également dans ce sens, le District Court for the Southern District of New York (tribunal fédéral pour le district Sud de New York, États-Unis) [OMISSIS] et le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne) [OMISSIS] ont jugé que la responsabilité de la compagnie aérienne ne saurait être engagée dans l'hypothèse d'un « atterrissage de routine » (District Court for the Southern District of New York) (tribunal fédéral pour le district Sud de New York) ou d'un atterrissage se situant « encore dans les limites de la normale » (Landgericht Düsseldorf) (tribunal régional de Düsseldorf).

20 Ce dernier point de vue repose manifestement sur l'idée que les événements qui font (encore) partie du fonctionnement normal d'un avion n'entraînent généralement pas de lésions corporelles, même s'ils se produisent de manière soudaine et inattendue. Cela s'applique en particulier aux atterrissages « durs » [voir *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims : An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [OMISSIS] : « ... *airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.* » (« un avion n'est pas aussi solide qu'une personne - ce qui signifie que si un atterrissage dur n'a pas endommagé l'avion, il n'aurait pas pu blesser de passagers »)]. Si, malgré tout, le passager subi une lésion corporelle, cela s'expliquera généralement par l'existence d'une prédisposition particulière de ce dernier, qui s'ajoute à l'événement comme un [Or. 9] facteur de préjudice supplémentaire. En pareil cas, cette prédisposition ne relève pas de la responsabilité de la compagnie aérienne (voir, en ce sens, d'une manière générale, conclusions de l'avocat général Saugmandsgaard Øe dans l'affaire Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, point 44).

21 6. De l'avis de la Cour de céans, c'est cette interprétation qu'il y a lieu, en principe, de privilégier. Il est vrai qu'elle conduit à ce que l'on se fonde indirectement sur des valeurs limites spécifiées par l'avionneur pour interpréter la notion d'« accident ». Elle permet toutefois d'atteindre un équilibre adéquat entre les intérêts du passager et ceux de la compagnie aérienne et d'éviter que la responsabilité ne soit illimitée (voir arrêt du 19 décembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, point 37). Elle a en outre l'avantage d'être simple, précisément parce qu'elle est liée à des valeurs limites spécifiques. Pour les raisons exposées ci-dessus, il n'y a cependant pas d'acte clair. La Cour de céans

est donc tenue, en tant que juridiction de dernière instance, de procéder au renvoi préjudiciel.

22 II. [mentions d'ordre procédural]

23 [signatures]

DOCUMENT DE TRAVAIL