

Version anonymisée

C-687/19 - 1

Affaire C-687/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt:

18 septembre 2019

Jurisdiction de renvoi:

cour d'appel de Mons (Belgique)

Date de la décision de renvoi:

5 septembre 2019

Partie appelante, défenderesse originaire :

Ryanair Ltd

Partie intimée, demanderesse originaire :

PJ

[OMISSIS]

[OMISSIS] **[Or. 2]**

EN CAUSE DE :

RYANAIR Ltd [OMISSIS],

partie appelante,

[OMISSIS]

CONTRE :

PJ, [OMISSIS]

partie intimée,

Inscrit au registre de la Cour de justice sous le n° <u>1127725</u>	
Luxembourg, le 19. 09. 2019	Le Greffier, par ordre
Fax / E-mail:	<i>V. Giacobbo</i>
Déposé le: <u>18.09.19</u>	Valérie Giacobbo - Peyromel Administrateur

FR

[OMISSIS][Or. 3][OMISSIS][déroulement de la procédure]

I. Recevabilité de l'appel

L'appel [OMISSIS] est recevable. [OMISSIS]

II. Antécédents et objet actuel du litige

PJ a cité la société [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS] en vue d'obtenir sa condamnation à lui payer, à titre de dommages et intérêts, la somme en principal de 60 000 euros sous réserve de majoration ou de minoration en cours d'instance et de 2 000 euros à titre provisionnel outre les intérêts compensatoires à dater du 25 février 2015.

Par conclusions déposées à l'audience du 24 janvier 2018, elle a sollicité, avant dire droit, la désignation d'un expert médecin en vue de l'évaluation de son dommage.

Le jugement entrepris, prononcé par défaut à l'égard de la société [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS] a condamné cette dernière à payer à PJ la somme provisionnelle de 1 500 euros et a désigné, pour le surplus, l'expert RI.

[OMISSIS][Or. 4]

III. Fondement de l'appel

III.1. Les faits pertinents

1. Le 25 février 2015, l'intimée a pris le vol FR2829 au départ de Barcelone, à destination de Charleroi. Elle était accompagnée de son enfant SH âgé de 9 mois.
2. Alors que l'avion survolait les Pyrénées, il a rencontré des turbulences importantes qui ont causé des blessures à deux membres de l'équipage : une hôtesse a été propulsée au plafond, une autre a été blessée à la cheville après avoir été heurtée par un chariot de restauration. L'avion a été dérouté vers Bordeaux afin que des soins soient apportés à ces deux blessés.
3. Le vol a atterri à l'aéroport de Charleroi avec cinq heures de retard.
4. L'intimée affirme que, à la suite de ces événements, elle a été fortement choquée et souffre d'un syndrome de stress post-traumatique invalidant; elle demande que l'appelante soit condamnée à réparer ce préjudice.
5. L'intimée produit :

- une attestation datée du 17 août 2015, signée par TG, psychiatre, relatant les dires de l'intimée, précisant que, depuis les événements, elle redoute les transports de toutes sortes et revit ces moments pénibles, et concluant « je pense que cette patiente présente les caractéristiques typiques du stress post-traumatique, invalidant et qui nécessitera une prise en charge psychologique et médicamenteuse » ;
- trois attestations [OMISSIS] énonçant que l'intimée a entrepris un suivi thérapeutique depuis le 28 avril 2015 à la suite des événements litigieux ;
- une attestation de VF, datée du 20 mars 2017, selon laquelle l'intimée souffre d'un syndrome post-commotionnel avec anxiété, troubles du sommeil, lombosciatalgie S1 droite depuis le 25 février 2015 ;
- les résultats d'un examen radiographique pratiqué le 21 février 2017 concluant à un « débord discal L5-S1 postérieur droit, rentrant en conflit avec l'émergence radiculaire S1 droite ». **[Or. 5]**

III.2. Discussion

6. L'appelante soutient :

- que l'action est prescrite ;
- qu'il n'y a pas d'indemnisation possible en l'espèce en l'absence d'accident et, à titre subsidiaire de lésion corporelle, au sens de l'article 17.1. de la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ;
- que le lien causal n'est pas prouvé.

III.2.1. La prescription

7.-16 [OMISSIS] **[Or. 6]** [OMISSIS]

17. En conséquence, la demande n'est pas prescrite [OMISSIS].

III.2.2. La notion d'accident

18.-20. [OMISSIS] **[Or. 7]** [OMISSIS]

21. En l'espèce, il est établi par les pièces produites qu'au cours du vol litigieux, l'avion a subi soudainement de fortes turbulences qui ont causé des lésions corporelles à deux membres de l'équipage et ont nécessité de dérouter l'avion.

III.2.3. La notion de lésion corporelle

22. Pour qu'il y ait lieu à indemnisation, l'intimée doit également prouver que cet événement inattendu et soudain lui a causé une lésion corporelle.
23. L'intimée n'a jamais prétendu avoir été blessée suite aux turbulences survenues au cours du vol litigieux, y compris en termes de citation, où elle soutient avoir été fortement choquée et être restée traumatisée par les événements mais ne fait état d'aucune blessure physique. [OMISSIS]
24. [OMISSIS] **[Or. 8]**
25. Cependant, l'appelante soutient que les lésions purement psychiques sont exclues de l'indemnisation, tant en vertu de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, qui vise une lésion corporelle, que du règlement (CE) n° 889/2002 et de ses propres conditions générales qui font la loi des parties.
26. Le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002, modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident rappelle en préambule (4) que la convention de Montréal prévoit un régime de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers aériens.
27. L'article 2, paragraphe 2, de ce règlement énonce que les notions contenues qui ne sont pas définies au paragraphe 1 sont équivalentes à celles utilisées dans la convention de Montréal. En préambule, ce règlement rappelle qu'un système de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers est approprié dans le cadre d'un système de transport aérien sûr et moderne.
28. L'article 3, paragraphe 1, du même règlement dispose que la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité. L'annexe de ce règlement prévoit qu'aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager.
29. Les conditions générales de l'appelante rappellent que le transport international, tel que défini dans la convention, est soumis aux règles de responsabilité de la convention et du règlement n° 2027/97 du Conseil (modifié par le règlement n° 889/2002) ainsi qu'aux présentes conditions qui indiquent à l'article 14, paragraphe 2: « notre responsabilité en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un passager n'est soumise à aucun plafond financier... ».
30. La partie appelante ne conteste pas que le règlement n° 2027/97 ne modifie pas le contenu de la convention de Montréal.
31. Ni la convention de Montréal ni le règlement (CE) n° 889/2002 ne définissent la notion de lésion corporelle. Dans son sens usuel, le terme « lésion » signifie

« changement grave produit dans un organe par une maladie, un accident (blessure, contusion, brûlure), et le terme « corporel » signifie « relatif au corps » (physique) (Voyez Le Robert illustré, 2012). **[Or. 9]**

32. La partie appelante défend la thèse suivante :

Un stress post-traumatique, tel que celui allégué par l'intimée, ne constitue pas une « lésion corporelle » au sens de la convention de Montréal. L'exclusion des dommages psychologiques au titre des dommages réparables n'est pas neuve. Déjà avant l'entrée en vigueur de la convention de Montréal, l'article 17 de la convention de Varsovie contenait un régime sensiblement similaire. La Cour suprême des États-Unis a rendu un arrêt de principe dans l'affaire Floyd (US Supreme Court, *Eastern Airlines, Inc. V. Floyd*, 17 avril 1991, 499 US 530 (1991), disant : *même si nous pouvions nous accorder sur le fait qu'il serait souhaitable en tant qu'objectif politique qu'une lésion purement psychologique soit indemnisable, nous ne pouvons y faire droit sans preuve tangible que telle était la volonté des signataires à l'égard de l'article 17. Tel que discuté, ni le langage, ni les travaux préparatoires, ni les interprétations successives de l'article 17 ne démontrent clairement une telle intention.*

Les travaux préparatoires de la convention de Montréal enseignent que certains pays scandinaves ont tenté de faire ajouter à côté des lésions corporelles, les lésions mentales (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10-28 May 1999, vol. 1, *Minutes*, p.67).

Toutefois, de manière tout à fait délibérée, cette voie n'a pas été retenue à la clôture des travaux de la convention et il a été décidé de n'y maintenir que les lésions corporelles.

Ce rejet des lésions mentales dans la convention de Montréal est en outre confirmé par le choix fait par le comité de révision de la convention de Rome de 1952 sur les dommages aux tiers à la surface [par des aéronefs étrangers] dans la mesure où la convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs du 2 mai 2009 (non ratifiée par la Belgique) prévoit en son article 3, paragraphe 3, que *les dommages dus à un décès, à une lésion corporelle ou une lésion psychologique sont indemnisables. Les dommages dus à une lésion psychologique sont indemnisables seulement s'ils sont causés par une maladie psychiatrique reconnaissable résultant soit d'une lésion corporelle, soit d'une exposition directe à la probabilité d'un décès ou d'une lésion corporelle imminents.*

Il s'agit du seul, et unique, instrument juridique touchant au transport aérien qui permet à une certaine catégorie de victimes de pouvoir prétendre à une indemnisation de leur préjudice psychologique dans des cas bien circonscrits.

[Or. 10]

Le choix opéré par le législateur international n'est pas dû au hasard, mais résulte de sa volonté d'assurer un compromis uniforme, raisonnable et équilibré entre

d'une part la protection des intérêts des passagers et d'autre part la promotion du transport aérien en tant qu'activité visant à permettre la libre circulation des personnes et des biens, sur un plan social et commercial.

Toute autre solution ouvrirait la porte à des demandes d'indemnisation intempestives de la part de n'importe quel passager qui prétendrait avoir souffert d'un inconfort psychologique, de quelque nature que ce soit, à raison de l'utilisation d'un mode de transport.

33. La partie intimée défend la thèse suivante :

Dans l'affaire *Floyd*, la Cour suprême des États-Unis limitait son examen à la question d'une blessure mentale pure et laissait de côté la question d'une blessure mentale accompagnée d'une blessure physique ou la question d'une blessure mentale qui se manifeste par la suite par une blessure physique.

Par ailleurs, suite à l'affaire *Floyd*, dans l'affaire *Weaver v. Delta Airlines*, la requérante a fait état qu'elle a été terrifiée lors d'un atterrissage d'urgence et on lui a diagnostiqué un syndrome de stress post-traumatique ; elle a plaidé que les récents développements médicaux montraient que le stress extrême cause des dommages physiques au cerveau, c'est-à-dire la destruction physique ou l'atrophie de portions de l'hippocampe dans le cerveau et la Cour l'a suivie et a considéré ces éléments suffisants (US District Court for the District of Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3 juin 1999).

L'on peut s'interroger sur la ligne de démarcation entre une blessure physique et une blessure mentale.

Suite au cas Floyd, lors de la convention de Montréal, les représentants américains comme ceux de la Suède et de la Norvège, ont souhaité ajouter en toutes lettres la notion de blessure mentale, néanmoins, ils ont rencontré l'opposition d'un grand nombre des représentants des autres pays pour qui cela n'était pas nécessaire car la notion de blessure psychologique était déjà comprise dans le terme de « lésion corporelle » ; cela fut confirmé par le représentant français à la convention de Montréal qui indiqua que le terme « lésion corporelle » couvrait à la fois des blessures mentales et physiques (International Civil Aviation Organization, International Conférence on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (10-28 May, 1999), *Minutes*, Doc. 9775- DC/2, p.68 pt 36 (2001).

En cas de doute à l'égard des conditions générales, il y a lieu d'appliquer l'article 1162 du Code civil belge. **[Or. 11]**

34. Aux termes de l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer, à titre préjudiciel, sur l'interprétation des traités et sur la validité et l'interprétation des actes pris par les institutions, organes ou organismes de l'Union.

L'interprétation du droit de l'Union européenne appartenant à la Cour de justice de l'Union européenne, il convient de lui poser la question préjudicielle précisée au dispositif du présent arrêt, avant de statuer plus amplement.

PAR CES MOTIFS,

[OMISSIS]

Avant de statuer plus amplement, pose à la Cour de Justice de l'Union européenne la question préjudicielle suivante :

L'article 2.2. du règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, et partant, l'article 17.1. de la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils font obstacle à ce qu'une lésion de type psychique, telle qu'un stress post-traumatique, fasse l'objet d'une indemnisation, sur la base de ces dispositions ?

[signatures]

[OMISSIS][Or. 12][OMISSIS]