

# Version anonymisée

Traduction

C-111/21 – 1

## Affaire C-111/21

### Demande de décision préjudicielle

**Date de dépôt :**

25 février 2021

**Juridiction de renvoi :**

Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche)

**Date de la décision de renvoi :**

28 janvier 2021

**Partie demanderesse et demanderesse en « Revision » :**

BT

**Partie défenderesse et défenderesse en « Revision » :**

Laudamotion GmbH

---

**RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE**

[OMISSIS]

**OBERSTER GERICHTSHOF (Cour suprême, Autriche)**

L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême), statuant en tant que juridiction de « Revision » [OMISSIS] dans l'affaire opposant BT [Vienne, Autriche] [OMISSIS], partie demanderesse, à Laudamotion GmbH [Schwechat, Autriche] [OMISSIS], partie défenderesse, portant sur une somme de 6 953,60 euros, majorée des frais et dépens, et ayant pour objet une action en constatation (montant en litige : 5 000 euros), sur le pourvoi en « Revision » formé par la demanderesse contre l'arrêt rendu par le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche) en tant que juridiction d'appel, du 7 avril 2020 [OMISSIS], par lequel le jugement par défaut rendu par le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) le 12 novembre 2019 [OMISSIS] a été modifié, a rendu [OMISSIS] la présente

Ordonnance :

FR

I. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes en application de l'article 267 TFUE : [Or. 2]

1 Le trouble psychique d'un passager, causé par un accident et atteignant un niveau pathologique, constitue-t-il une « lésion corporelle » 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, et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001* ?

2 En cas de réponse négative à la première question :

L'article 29 de cette convention fait-il obstacle à une action en réparation qui existerait en vertu du droit national applicable ?

[OMISSIS]

Motifs :

[1] 1. La présente ordonnance repose sur les faits suivants :

[2] La demanderesse a embarqué, le 1<sup>er</sup> mars 2019, sur un vol opéré par la défenderesse et reliant Londres à Vienne. Au décollage, le réacteur gauche a explosé, entraînant l'évacuation de l'avion. La demanderesse a quitté l'avion utilisant la sortie de secours de l'aile droite. Le réacteur droit était encore allumé et la demanderesse a été projetée à plusieurs mètres en l'air par le souffle du réacteur. Depuis lors, elle souffre de troubles du sommeil et de la concentration, de sautes d'humeur, de crises de larmes soudaines, de fatigue importante et de bégaiements. On [Or. 3] lui a diagnostiqué un trouble de stress post-traumatique, pour lequel elle est suivie médicalement.

[3] 2. Prétentions et conclusions des parties :

[4] La demanderesse réclame 4 353,60 euros pour le remboursement des frais médicaux qu'elle a encourus et 2 500 euros de dommages-intérêts pour préjudice moral. Elle demande par ailleurs à faire constater la responsabilité de la défenderesse pour les préjudices futurs. Elle a d'abord soutenu que la responsabilité de la défenderesse résultait directement 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 (JO 2001, L 194, p. 38, ci-après la « convention de Montréal »). Elle considère en tout état de cause que la responsabilité de la défenderesse est engagée en vertu du droit autrichien, qui est applicable de manière complémentaire.

[5] La défenderesse estime que l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne couvre que les lésions corporelles au sens strict, et non les troubles

purement psychiques. Elle considère que le recours au droit national est exclu en vertu de l'article 29 de la convention de Montréal ; selon elle, le droit national est écarté par la convention.

[6] 3. Antécédents procéduraux :

[7] [OMISSIS] [Procédure devant la juridiction de première instance]

[8] La juridiction de première instance a fait droit à l'action de la demanderesse [OMISSIS]. Même si elle a estimé que l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal n'était pas applicable puisque cette disposition ne prévoit selon elle qu'une responsabilité pour des lésions corporelles, elle a néanmoins considéré que la responsabilité de la défenderesse était engagée en vertu du droit autrichien, qui, d'après elle, prévoit des dommages-intérêts même pour un préjudice purement psychique, si, comme en l'espèce, il présente un niveau pathologique. [Or. 4]

[9] La défenderesse a fait appel de cette décision. [OMISSIS]

[10] La juridiction d'appel a rejeté l'action de la demanderesse. Elle partage le point de vue de la juridiction de première instance selon lequel l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne couvre pas les troubles purement psychiques. Elle estime par conséquent que la question qui se pose est celle de savoir si la demanderesse peut fonder son action sur le droit autrichien, qui est applicable en vertu des règles de conflit de lois. La juridiction d'appel souligne que le droit autrichien prévoit un droit à indemnisation même en cas de trouble purement psychique, à condition que ce dernier atteigne un niveau pathologique et, partant, nécessite un traitement médical ou puisse, à tout le moins, être diagnostiqué. Cette juridiction estime toutefois qu'en vertu de l'article 29 de la convention de Montréal, l'application du droit autrichien est écartée par les dispositions de cette convention. Elle précise qu'en cas de dommages aux personnes, l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne prévoit un droit d'indemnisation que pour les lésions corporelles au sens strict. Selon cette juridiction, cette disposition est exhaustive et un recours au droit national n'est pas possible.

[11] Il appartient désormais au Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche, ci-après la « juridiction de renvoi ») de statuer sur le pourvoi en « Revision » formé par la demanderesse contre cet arrêt. Cette dernière considère que l'option de la « mise à l'écart », sur laquelle se fonde l'arrêt, est erronée. D'après elle, il convient au lieu de cela de suivre une autre option, celle de l'« encadrement ». Selon cette option, les actions fondées sur le droit national peuvent coexister avec celles fondées sur la convention de Montréal, les premières étant toutefois soumises aux conditions et limites de la convention. Dans le cadre de la « Revision », la juridiction de renvoi est tenue de contrôler le bien-fondé de la décision contestée à tous égards. Elle doit donc également clarifier si l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal [Or. 5] prévoit effectivement qu'aucune indemnité n'est due en cas de troubles purement psychiques.

[12] 4. Bases légales :

- [13] 4.1. La responsabilité de la défenderesse doit être appréciée à l'aune de la convention de Montréal. L'applicabilité de cette convention résulte du fait que le point de départ et le lieu de destination du vol se situaient dans des États parties différents (Royaume-Uni et Autriche), de sorte qu'il s'agissait bien d'un « transport international » au sens de l'article 1 de ladite convention.
- [14] 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, ce qui explique pourquoi la Cour est appelée à se prononcer à titre préjudiciel sur son interprétation [OMISSIS].
- [15] 4.3. C'est l'interprétation des dispositions suivantes de la convention de Montréal qui est litigieuse en l'espèce :

Article 17, paragraphe 1 :

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.

Article 29 :

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 [Or. 6] prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

- [16] 4.4. Selon le droit autrichien, lorsque les autres conditions sont réunies, l'auteur d'un préjudice est également responsable de troubles purement psychiques, pour autant qu'ils présentent un niveau pathologique, et donc qu'ils nécessitent un traitement [OMISSIS]. Cela vaut en particulier pour un trouble de stress post-traumatique nécessitant un traitement [OMISSIS]. Dans ce cas, selon les principes généraux, l'auteur du préjudice doit non seulement réparer le préjudice matériel (en particulier les frais médicaux) mais également verser une indemnité adéquate pour le préjudice moral.
- [17] 5. Sur la première question préjudicielle :

- [18] 5.1. L'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal prévoit, dans la version allemande, une indemnisation pour le préjudice résultant de la mort ou des « lésions corporelles » [en allemand : « *Körperverletzung* »] d'un voyageur. Dans les versions linguistiques de la convention qui font foi, la notion de

« *Körperverletzung* » est désignée par les termes « *bodily injury* », « *lésions corporelles* », et « *lesión corporal* ». Par la première question, la juridiction de renvoi cherche à savoir si cette notion couvre également les troubles psychiques qui, bien que présentant un niveau pathologique, ne sont pas la conséquence d'une lésion corporelle au sens strict.

[19] 5.2. Pour ce qui nous intéresse, l'article 17, paragraphe 1, 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]* (ci-après la « convention de Varsovie »). [Or. 7]

[20] a) Certes, cela ne se déduit pas de l'article 17 de la version en langue allemande de la convention de Varsovie (qui n'est pas une version faisant foi), qui dispose :

« Le transporteur aérien est responsable du dommage survenu en cas de mort, de lésion corporelle ou de toute autre atteinte à la santé subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement. » \*

[21] La référence à une « atteinte à la santé » suggère que l'article 17 de la convention de Varsovie couvre non seulement les « lésions corporelles » au sens strict, mais également les « dommages à la santé », ce qui pourrait également être compris comme incluant des lésions purement psychiques présentant un niveau pathologique. Dans la doctrine de langue allemande, il est soutenu sur cette base que l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, qui ne vise que les lésions corporelles, est formulé de manière beaucoup plus étroite, ce qui permet de conclure que les dommages purement psychiques ne peuvent faire l'objet d'une indemnisation [OMISSIS].

[22] b) Cette argumentation ne tient toutefois pas compte du fait que rien, dans les versions de l'article 17 de la convention de Varsovie qui font foi, ne permet d'affirmer que des dommages allant au-delà d'une « lésion corporelle » (« *bodily injury* », « *lesión corporal* ») pourraient faire l'objet d'une indemnisation. Au contraire, cette disposition visait la « blessure » (« *injury* », « *herida* ») du voyageur en tant que motif supplémentaire de responsabilité. Cette notion était manifestement plus limitée que celle de « lésion corporelle » (« *bodily injury* », « *lesión corporal* ») et était donc couverte par cette dernière. On ne sait pas très bien pourquoi, dans la version allemande de l'article 17 de la convention de Varsovie, qui ne fait pas foi, on a renoncé à traduire [Or. 8] la notion de

\* Ndt : traduction littérale de la version en langue allemande. L'article 17 de la convention de Varsovie, dans la version en langue française, qui fait foi, est rédigé en ces termes : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute lésion corporelle [...] »

« blessure », mais introduit celle d'« atteinte à la santé » aux côtés de celle de « lésion corporelle ».

- [23] c) L'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne diffère donc des versions linguistiques qui font foi de l'article 17 de la convention de Varsovie que par l'omission la notion de « blessure ». Cela n'a toutefois pas limité le champ d'application de cette disposition. En effet, le terme « blessure » figurant à l'article 17 de la convention de Varsovie devait être compris comme une sous-catégorie de la notion de « lésion corporelle » et était donc en réalité superflu ; son omission n'entraîne donc aucune modification de sens. La comparaison des versions en langue allemande de l'article 17 de la convention de Varsovie et de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal – contrairement à la thèse défendue en doctrine [voir ci-dessus, sous a)] – ne permet donc en aucun cas de conclure à une limitation du champ d'application de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal (pour plus d'informations sur la genèse de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, voir ci-dessous, point 5.4.).
- [24] 5.3 La jurisprudence des pays de common law et la doctrine dominante de langue allemande plaident en faveur d'une interprétation étroite.
- [25] a) Compte tenu du fait que, comme nous l'avons exposé, le libellé est resté inchangé en substance, l'interprétation de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal peut en principe se fonder sur la jurisprudence relative à l'article 17 de la convention de Varsovie. Celle-ci considère majoritairement, en se fondant sur l'arrêt de la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd* du 17 janvier 1991 [OMISSIS], que la notion de « lésion corporelle » ne couvre pas les préjudices purement psychiques – à savoir les préjudices qui ne sont pas la conséquence de lésions corporelles au sens strict [OMISSIS]. [Or. 9] Cela vaut en particulier pour les troubles de stress post-traumatique dénués d'effets physiologiques [OMISSIS].
- [26] b) Bien que ces décisions proviennent presque exclusivement de juridictions de common law, elles sont également suivies par la doctrine dominante de langue allemande. Cette dernière considère elle aussi que les dommages purement psychiques ne sont pas indemnisables en vertu de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal [OMISSIS]. Cette analyse est principalement motivée sur la base du libellé de la disposition et de sa limitation supposée par rapport à l'article 17 de la convention de Varsovie en raison de la disparition de la notion d'« atteinte à la santé » (voir cependant ci-dessus, point 5.2.). D'autres auteurs en revanche soutiennent qu'il y a responsabilité en cas de troubles purement psychiques lorsque le droit national le prévoit [OMISSIS].
- [27] 5.4. En tout état de cause, la thèse selon laquelle l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne couvre pas les lésions purement psychiques, ne s'impose pas.

[28] a) C'est ce qui résulte en premier lieu d'un examen plus approfondi de la genèse de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal [OMISSIS]. Dans l'avant-projet de convention, il avait été envisagé d'inclure [Or. 10] également la notion de « lésions mentales » (« *mental injury* ») dans la disposition relative à la responsabilité. Bien qu'il n'y ait pas eu de consensus à ce sujet au sein de la conférence diplomatique, cette dernière a toutefois déclaré que la notion de « lésion corporelle » (« *bodily injury* ») avait été retenue dans la convention

« en partant de l'idée que le préjudice subi pour des lésions mentales est sujet à réparation dans quelques États en présence de certaines circonstances, que la jurisprudence se développe dans ce domaine, et qu'il n'est pas envisagé d'interférer avec ce développement qui dépend de la jurisprudence dans d'autres domaines que le transport aérien international » [OMISSIS].

[29] Il s'ensuit qu'en réalité, la conférence a laissé cette question ouverte ; on a donc finalement laissé au juge le soin d'interpréter la notion de « lésion corporelle » [OMISSIS]. La genèse de la disposition ne s'oppose donc pas à une interprétation plus large de la notion de « lésion corporelle ». D'un autre côté, on ne peut pas déduire des considérations de la conférence diplomatique que cette question devrait être appréciée à la lumière du droit (par ailleurs) applicable [OMISSIS]. Le droit uniforme doit en principe être interprété de manière uniforme ; il n'y a pas lieu de se référer au droit national en cas de doute.

[30] b) Par ailleurs, s'agissant de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, il est également reconnu que les dommages psychiques qui se manifestent également physiquement sont indemnisables. Cela s'applique incontestablement pour les préjudices physiques subséquents ([OMISSIS] accidents vasculaires cérébraux, naissances prématurées ou ulcères à l'estomac dus à un stress post-traumatique). En outre, on pourrait également soutenir que les symptômes d'un dommage psychique suffisent pour constituer une manifestation physique qui en démontre le niveau pathologique ; dans le [Or. 11] cas qui nous occupe, il s'agit des troubles du sommeil et de la concentration, des crises de larmes soudaines, de la fatigue importante et des bégaiements de la demanderesse. Selon ce point de vue, ce n'est pas l'importance des symptômes physiques qui est le facteur déterminant, mais le fait qu'ils démontrent (eux aussi) que le prétendu trouble psychique n'est pas simplement feint, mais qu'il est réel et qu'il présente un niveau pathologique [OMISSIS].

[31] c) Plaide également pour une interprétation large le fait que même dans les cas de troubles (en apparence) purement « psychiques », le métabolisme de certains systèmes de neurotransmetteurs est altéré [OMISSIS], c'est-à-dire qu'un accident cause également des effets physiologiques au sens strict, distincts des symptômes susmentionnés. Une étude récente a démontré qu'il en allait ainsi pour le trouble de stress post-traumatique. La distinction entre les préjudices physiques au sens strict et les troubles psychiques présentant un niveau pathologique perd ainsi toute justification objective. Ces éléments plaident, eux aussi, pour que l'on

applique l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal également au cas de troubles psychiques (dont l'existence ne saurait être contestée en l'espèce) présentant un niveau pathologique.

- [32] d) On ne devrait pas non plus faire dépendre le caractère indemnisable d'un préjudice psychique de la question de savoir s'il survient seul ou s'il est la conséquence d'une lésion corporelle au sens strict, même **[Or. 12]** mineure, qui a également occasionné des souffrances physiques [OMISSIS]. La demanderesse n'a rien allégué de tel, de sorte que l'on peut supposer qu'elle n'a pas subi ce type de lésion. Toutefois, la juridiction de renvoi estime que la question de savoir si, lors de l'accident, la demanderesse a également subi une (légère) lésion corporelle au sens strict ou si, par un heureux hasard, elle s'en est sortie indemne, ne saurait justifier un traitement diamétralement différent. Ce sont les conséquences psychiques de l'accident, qui se manifestent physiquement et dont la cause relève de la sphère de la défenderesse, qui sont déterminantes pour l'action de la demanderesse.
- [33] 5.5. Sur la base de ces considérations, la juridiction de renvoi penche plutôt en faveur d'une interprétation large de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal. Les troubles psychiques (objectivés) présentant un niveau pathologique devraient, eux aussi, être considérés comme des lésions corporelles au sens de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal. Il ne fait toutefois aucun doute que la thèse contraire est également défendable. La Cour est donc invitée à clarifier cette question.
- [34] 6. Sur la deuxième question préjudicielle :
- [35] 6.1 Au cas où l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne s'appliquerait pas aux troubles purement psychiques, la question se poserait alors de savoir si une action en indemnisation pourrait être fondée sur le droit national applicable. Il est constant entre les parties à cet égard que le droit autrichien est applicable ; son applicabilité découle (en l'absence d'allégations relatives au choix d'une loi applicable), selon la qualification donnée à l'action, soit de l'article 4, paragraphe 2, lu conjointement avec 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) (JO 2007, L 199, p. 40)] (résidence habituelle des deux parties en Autriche), soit 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) (JO 2008, L 177, p. 6)] (résidence habituelle de la demanderesse et lieu d'arrivée en Autriche).
- [36] 6.2. En vertu du droit autrichien, l'action serait fondée. L'article 29 de la convention de Montréal prévoit toutefois que « [d]ans **[Or. 13]** le transport de passagers [...], toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, [...], ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention [...] ». Cette disposition a fait l'objet de deux

interprétations dans la doctrine de langue allemande. Selon une option, celle de la « mise à l'écart », l'article 29 de la convention de Montréal exclut d'emblée toute action en dommages-intérêts fondée sur d'autres bases juridiques [OMISSIS] ; selon l'autre option, celle de « l'encadrement », les actions fondées sur la convention de Montréal coexistent avec celles qui sont fondées sur le droit national : même si ces dernières sont soumises aux « conditions et limites » de la convention de Montréal, elles ne sont pas exclues d'emblée.

- [37] 6.3 Si l'on part du principe que l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal régit de manière exhaustive la responsabilité pour dommages à la personne résultant d'accidents survenus lors de l'utilisation de l'aéronef, même la thèse de « l'encadrement » ne conduit pas (dans le cas où il a été répondu négativement à la première question préjudicielle) à l'application du droit national. En effet, dans ce cas, l'une des « conditions » régissant la responsabilité prévues par la convention, à savoir l'existence d'une lésion corporelle au sens strict, ne serait pas remplie. Il se peut que le droit national ne soit applicable que si la convention de Montréal devait être interprétée comme ne couvrant pas, par principe, le préjudice résultant de troubles purement psychiques. C'est manifestement la thèse que défend la demanderesse. Cette thèse semble également reposer sur l'idée qu'il y a lieu d'indemniser les troubles psychiques présentant un niveau pathologique lorsqu'ils relèvent de la notion de « lésion corporelle » en vertu du droit national applicable. **[Or. 14]** [OMISSIS]
- [38] 6.4 Cette interprétation aurait toutefois l'inconvénient de faire dépendre l'étendue de la responsabilité pour les dommages aux personnes survenus lors d'un accident au sens de l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal, du contenu du droit national applicable. Or ; ce serait contraire à l'objectif de la convention de Montréal, qui est d'établir un régime de responsabilité uniforme. On peut par ailleurs douter du fait que par principe, la convention de Montréal ne couvre pas les effets purement psychiques d'un accident. En effet, en cas de réponse négative à la première question préjudicielle, l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal pourrait tout à fait être interprété en ce sens que les dommages causés aux personnes survenus lors d'un accident ne doivent justement être indemnisés que s'ils entraînent la mort ou une lésion corporelle au sens strict.
- [39] 6.5 Ces considérations s'opposent à l'idée d'admettre une action fondée sur le droit national de la responsabilité lorsque l'article 17, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne le prévoit pas. Étant donné toutefois qu'une interprétation différente de l'article 29 de la Convention de Montréal n'est pas entièrement exclue, nous invitons également la Cour à clarifier ce point.
- [40] 7. Sursis à statuer :

[OMISSIS]