

Dalloz actualité 28 septembre 2023

## Administration de premiers soins inadéquats à bord d'un avion suite à un accident : quel régime de responsabilité ?

CJUE 6 juill. 2023, *Austrian Airlines*, aff. C-510/21

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

---

### Résumé

L'administration, à bord d'un aéronef, de premiers soins inadéquats à un passager, qui ont entraîné une aggravation des lésions corporelles occasionnées par un « accident », au sens de l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, doit être considérée comme relevant de cet accident.

L'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 juillet 2023 confirme une faveur pour une conception large de la responsabilité du transporteur aérien de passagers sur le fondement de l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 relative au transport aérien international. Mais cette fois, cette solution joue en défaveur du passager.

Il n'est pas inutile de rappeler, à titre liminaire, que la Cour de Luxembourg est habilitée à interpréter la Convention de Montréal, car cette dernière fait partie intégrante du droit de l'Union européenne, eu égard à son approbation par la décision 2001/539/CE du Conseil du 5 avril 2001 (*JOCE* 2001, n° L 194). Cette solution présente l'avantage d'obtenir une interprétation uniforme de la Convention de Montréal pour l'Union et ses États membres, mais est également, de manière générale, protectrice des intérêts des passagers victime d'accidents, compte tenu de l'approche très « consumériste » de la Cour de justice en matière de transport aérien de passagers (not. dans son interprétation du règlement [CE] 261/2004 du 11 févr. 2004 ; pour une illustration récente, v. CJUE 11 mai 2023, aff. jtes C-156/22 à C-158/22, *TAP Portugal*, D. 2023. 948 ; JT 2023, n° 264, p. 12, obs. X. Delpech ). Cet article 17, § 1<sup>er</sup>, est rédigé en ces termes : « 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 ».

### Contexte

Il convient de rappeler que la Convention de Montréal a institué un système dit à « double niveau » (art. 21). Un premier niveau prévoit d'abord une responsabilité objective de plein droit du transporteur aérien en cas de dommage corporel subi par le passager, la responsabilité de ce transporteur étant automatiquement engagée, sauf preuve d'une faute de la victime, jusqu'à concurrence d'une somme initialement fixée à de 100 000 DTS et qui est périodiquement révisé (art. 25 ; ce montant est actuellement à 128 821 DTS, soit environ 162 000 €). Un second niveau, ensuite, est fondé sur la présomption de faute du transporteur aérien, sans limite de responsabilité, celui-ci étant tenu de réparer à hauteur du préjudice subi par le passager s'il n'est pas en mesure de prouver qu'il n'a commis aucune négligence.

C'est là un système particulièrement protecteur des intérêts du passager, puisqu'il n'est pas nécessaire, à lui ou à ses ayants droit en cas de décès, en cas d'accident subi lors d'un transport aérien relevant de la Convention de Montréal, d'avoir à prouver la faute inexcusable du transporteur pour obtenir la réparation intégrale des préjudices subis, comme c'était le cas sous l'empire de l'ancienne Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 à laquelle celle de Montréal a succédé. Pour que le passager puisse obtenir réparation en cas d'« accident » entraînant la mort ou des blessures de passagers au cours d'un vol ou en cours d'embarquement ou de débarquement, la question qu'il convient de se poser est de savoir si l'événement – chute, par exemple – à l'origine du dommage doit être considéré comme un « accident » aux fins de l'article 17 de la Convention de Montréal.

La Cour de justice a d'ailleurs eu l'occasion de préciser ce qu'il faut attendre par « accident » au sens de ce texte. Elle a jugé, dans une affaire, qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle ayant donné lieu à l'arrêt ici commenté, où un passager avait été brûlé au deuxième degré par le renversement d'un gobelet de café probablement dans une zone de turbulence, que « la notion d'"accident", en son sens ordinaire et dans le contexte dans lequel cette notion s'insère, se comprend comme un évènement involontaire, dommageable et imprévu et que ladite notion n'exige pas que le dommage résulte de la matérialisation d'un risque inhérent au transport aérien ou qu'il existe un lien entre l'"accident" et l'exploitation ou le mouvement de l'aéronef » (CJUE 19 déc. 2019, aff. C-532/18, *Niki Luftfahrt*, spéc. pts 34, 35 et 41, D. 2020. 5, obs. G. Poissonnier ; JT 2020, n° 227, p. 10, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2020. 411 et les obs. ; BTL 2020. 7, obs. A. Sylla ; sur la notion d'« imprévu », v. 12 mai 2021, aff. C-70/20, spéc. pt 40, D. 2021. 956 ; RTD eur. 2022. 557, obs. L. Grard ).

Elle a ajouté, dans une affaire plus récente, que « la circonstance que le transporteur aérien concerné n'a pas manqué à ses obligations de diligence et de sécurité à cet égard n'étant pas susceptible de remettre en cause cette qualification [d'accident] ». Dans cette affaire-là, un passager avait fait une mauvaise chute dans un escalier mobile mis en place pour le débarquement d'un aéronef et s'était blessé ; la Cour de justice considère que cette chute relève bien de la notion d'« accident » (CJUE 2 juin 2022, aff. C-589/20, Daloz actualité, 23 sept. 2022, obs. X. Delpech).

Enfin, plus récemment, la Cour de justice a jugé que l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de la Convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'une lésion psychique causée à un passager par un « accident », au sens de cette disposition, qui n'est pas liée à une « lésion corporelle », au sens de ladite disposition, doit être indemnisée au même titre qu'une telle lésion corporelle, pour autant que le passager lésé démontre l'existence d'une atteinte à son intégrité psychique d'une gravité ou d'une intensité telles qu'elle affecte son état général de santé et qu'elle ne peut s'estomper sans traitement médical (CJUE 20 oct. 2022, aff. C-111/21, *Laudamotion*, Daloz actualité, 15 déc. 2022, obs. X. Delpech ; D. 2022. 1900 ; JT 2023, n° 259, p. 11, obs. X. Delpech ). En pratique, une telle démonstration ne pourra être faite qu'au moyen d'une expertise médicale particulièrement étayée.

## Le cas d'espèce

Curieuse coïncidence, l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 6 juillet 2023 concernait, tout comme les précédentes, l'Autriche. Les faits méritent d'être brièvement exposés. Le 18 décembre 2016, lors d'un vol opéré, par la compagnie Austrian Airlines, de Tel-Aviv (Israël) à Vienne (Autriche), une cafetière contenant du café chaud est tombée d'un chariot de restauration et a ébouillonné un passager. Des premiers soins lui ont été dispensés à bord de l'avion. Le 31 mai 2019, le passager a saisi les juridictions autrichiennes afin d'obtenir des dommages-intérêts et de faire constater la responsabilité d'Austrian Airlines pour tous les préjudices futurs résultant de l'aggravation des brûlures en raison de l'inadéquation des premiers soins dispensés à bord. Austrian Airlines fait valoir que l'action doit être rejetée puisqu'elle a été introduite après l'expiration du délai de deux ans prévu par l'article 35, § 1<sup>er</sup>, de la Convention de Montréal pour des actions en dommages-intérêts relatives à un accident survenu à bord. Le passager, en revanche, estime que la Convention de Montréal n'est pas applicable, parce que les premiers soins dispensés à bord ne relèveraient pas de la notion d'« accident » au sens de cette convention. Selon lui, le délai de prescription prévu par le droit national, ici le délai de trois ans prévu par le droit autrichien, serait applicable et l'action ne serait donc pas tardive.

Ainsi, afin de clarifier pour quels dommages Austrian Airlines peut être tenue responsable, la Cour suprême autrichienne a saisi la Cour de justice par la voie préjudicielle et lui a demandé si l'administration, à bord d'un avion, de premiers soins inadéquats à un passager, qui ont entraîné une aggravation des lésions corporelles occasionnées par un « accident », au sens de la Convention de Montréal, doit être considérée comme relevant de cet accident.

La Cour répond à cette question par l'affirmative. Elle observe d'abord qu'il n'est pas toujours possible d'attribuer la survenance d'un dommage à un évènement isolé lorsque ce dommage est la conséquence d'un ensemble d'évènements interdépendants. Ainsi, en présence d'un ensemble d'évènements intrinsèquement liés qui se succèdent, sans interruption, dans l'espace et dans le temps, cet ensemble doit être considéré comme constitutif d'un seul et même « accident » au sens de la Convention de Montréal (pt 23).

En l'espèce, ajoute-t-elle, compte tenu de la continuité spatiale et temporelle unissant la chute de la cafetière et les premiers soins dispensés au passager ainsi lésé, l'existence d'un lien de causalité entre cette chute et l'aggravation des lésions corporelles occasionnées par elle, en raison de l'administration de premiers soins inadéquats, ne saurait être contestée (pt 24). Cette interprétation est par ailleurs conforme aux objectifs poursuivis par la Convention de Montréal, qui prévoit un régime de responsabilité objective des compagnies aériennes afin d'assurer la protection des passagers tout en veillant à une mise en équilibre équitable avec les intérêts des compagnies aériennes. La circonstance que la compagnie

aérienne ait manqué à ses obligations de soin et de diligence n'est pas susceptible de remettre en cause ces constatations : aux fins de la qualification d'« accident », il suffit que l'événement ayant causé la lésion corporelle d'un passager se soit produit à bord (pt 27).

Une action en indemnisation n'étant donc pas ouverte au passager sur le fondement de la Convention de Montréal pour cause de prescription, une telle action peut-elle dès lors être exercé sur le fondement du droit national, dans la mesure où elle n'est pas forclosée ? La Cour de justice ne répond malheureusement pas à cette question, mais il est peu douteux que, à la fois en application de la règle *specialia generalibus derogant* et de la primauté des traités sur les normes internes, une réponse négative s'impose.

**Mots clés :**

**AFFAIRES** \* Transport



Copyright 2023 - Dalloz - Tous droits réservés.