

# Recueil Dalloz

> hebdomadaire  
196<sup>e</sup> année  
16 janvier 2020  
n° 1 / 7846<sup>e</sup>  
pages 1 à 72

## CHRONIQUE / Animal

La personnalité animale

> Jean-Pierre Marguénaud, Florence Burgat  
et Jacques Leroy

28

## ÉDITORIAL

1 Satané grand-père!, Rémy Libchaber

## IN MEMORIAM

25 Didier Ferrier (1945-2020), Pierre Mousseron

## POINT DE VUE

26 Calcul lombard des intérêts intercalaires et « règle de la décimale » : quand la seconde valide le premier, Gérard Biardeaud et Bérengère Poitrat

## ÉTUDES ET COMMENTAIRES

35 **Chronique** : Droit, algorithmes et anarchie, Guillaume Drouot

40 **Panorama** : Responsabilité civile, Philippe Brun, Olivier Gout et Christophe Quézel-Ambrunaz

51 **Notes** : Le gérant de succursale a droit au beurre et à l'argent du beurre,  
note sous Com. 11 déc. 2019, Cyril Grimaldi

55 Non-professionnel : l'analyse de l'objet social n'exclut pas la prise en compte des compétences,  
note sous Civ. 3<sup>e</sup>, 7 nov. 2019, Sandrine Tisseyre

60 Les errements de la contribution aux charges du mariage, note sous Civ. 1<sup>re</sup>, 3 oct. 2019,  
Benoît Chaffois

64 Un utile rappel de la nécessité de prévoir une clause alsacienne en cas d'apport à la communauté,  
note sous Civ. 1<sup>re</sup>, 3 oct. 2019, Fanny Hartman

68 Enquêtes administratives et protection des données personnelles : les limites de la jurisprudence  
constitutionnelle, note sous Cons. const., 14 juin 2019, Maxime Lassalle

## ENTRETIEN

72 Louis Boré – Rapport Nallet : la place du droit dans la société contemporaine

DALLOZ



Version numérique incluse\*



322001



9 17 82 993 12 2001 6

### ■ Transport aérien (responsabilité): accident provoqué par un objet

*La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) interprète la notion d'« accident » au sens de la Convention de Montréal.*

L'article 17, § 1, de la Convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1999 prévoit que le transporteur aérien est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, lorsque 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. Cette disposition retient une responsabilité objective – de plein droit – du transporteur, tenu à une obligation de sécurité à l'égard du passager. Il s'agit ainsi de faciliter l'indemnisation des victimes ou de leurs ayant-droits, notamment en cas d'accident aérien. Mais peut-elle s'appliquer aux accidents domestiques intervenus à bord de l'avion et qui n'ont pas de lien direct avec le transport aérien ?

C'est à cette question que devait répondre la CJUE à propos d'un café servi à bord et ayant ébouillanté une jeune passagère, une situation rappelant la célèbre affaire *Stella Liebeck c/ McDonald's* jugée aux États-Unis en 1994. En 2015, une jeune fille, âgée de 6 ans, voyage à bord d'un aéronef avec son père, à côté duquel elle est assise. Ce voyage reliant Majorque (Espagne) à Vienne (Autriche) est opéré par une compagnie autrichienne. Durant le vol, il est servi au père un gobelet de café chaud qui, alors qu'il est posé sur la tablette située devant lui, se renverse sur la cuisse et la poitrine de la petite fille, lui causant des brûlures au deuxième degré. Il n'est pas établi si le gobelet de café se renverse en raison d'une défectuosité de la tablette pliante sur laquelle il est posé ou en raison des vibrations de l'avion. La jeune passagère, représentée légalement par son père, introduit une demande auprès d'une juridiction locale autrichienne tendant à ce que le transporteur soit condamné à réparer son préjudice pour un montant estimé à 8 500 €. La compagnie aérienne fait valoir que sa responsabilité civile ne peut pas être engagée. En effet, selon elle, d'une part, il ne s'est pas produit à bord d'accident, c'est-à-dire un incident soudain et inattendu ayant conduit à ce que le gobelet de café glisse et à ce que son contenu se renverse, et, d'autre part, il n'est pas prouvé que l'accident – si celui-ci devait être retenu – soit bien lié à un risque inhérent au transport aérien ou à une maladresse commise par le personnel navigant commercial. Après un appel puis un pourvoi, la Cour suprême d'Autriche est saisie et décide de poser à la CJUE la question préjudicielle suivante: y a-t-il « accident » fondant la responsabilité du transporteur aérien au sens de l'article 17, § 1, de la 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 ?

La Cour suprême s'adresse logiquement à la CJUE, car s'agissant de la responsabilité des compagnies pour le transport aérien de passagers sur le territoire de l'Union, c'est le règlement CE 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas

d'accident qui est applicable. Or il ressort de l'article 3, § 1, de ce règlement que la responsabilité des transporteurs aériens de l'Union à l'égard des passagers est régie par les dispositions de la Convention de Montréal relatives à cette responsabilité (CJUE 6 mai 2010, *Walz*, aff. C-63/09, pt 18, D. 2010. 1762, note J.-P. Tosi). La Convention de Montréal, en vigueur, en ce qui concerne l'Union, depuis le 28 juin 2004, fait partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union et, par voie de conséquence, la CJUE est compétente pour statuer sur son interprétation (CJUE 10 janv. 2006, *IATA et ELFAA*, aff. C-344/04, pt 36).

La Cour de justice répond positivement à la question posée, en énonçant que la notion d'« accident », au sens de l'article 17, § 1, de la Convention de Montréal, « couvre toutes les situations qui se produisent à bord d'un aéronef dans lesquelles un objet utilisé pour le service aux passagers a causé une lésion corporelle à un passager, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si ces situations résultent d'un risque inhérent au transport aérien » (pt 43). La réponse est de nature à rassurer les passagers qui comprendraient mal qu'ils ne puissent pas être indemnisés d'un préjudice subi au cours d'un vol qui n'est provoqué ni par eux ni par un tiers au contrat de transport.

La notion d'« accident » ne faisant l'objet d'aucune définition dans la Convention de Montréal, la CJUE considère qu'un tel « accident », s'il ne peut pas se réduire à un « évènement » ordinaire englobant toutes les circonstances susceptibles de produire un dommage, constitue bien un « évènement involontaire dommageable imprévu » (pts 34, 35 et 37).

Par ailleurs, la Cour souligne que la Convention de Montréal prévoit, dans certaines hypothèses, d'exonérer en tout ou en partie la responsabilité du transporteur ou de limiter l'obligation de réparation lui incombant (pt 39). Tel est le cas quand le transporteur apporte la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable du passager a causé le dommage ou y a contribué (art. 20). Ou quand il démontre que le dommage n'a pas été causé par sa faute ou qu'il a été causé uniquement par la faute d'un tiers (art. 21, § 2).

Ainsi, la Convention de Montréal permet une indemnisation facile et rapide des passagers, sans pour autant imposer aux transporteurs aériens une charge de réparation très lourde, difficilement identifiable et calculable, qui serait susceptible de compromettre, voire de paralyser, l'activité économique de ceux-ci (pt 40 et CJUE 6 mai 2010, *préc.*, pts 34 à 36, ainsi que du 22 nov. 2012, *Espada Sánchez e.a.*, aff. C-410/11, pt 30).

Selon la Cour, subordonner la responsabilité du transporteur à la condition que le dommage est dû à la matérialisation d'un risque inhérent au transport aérien ou à ce qu'il existe un lien entre l'« accident » et l'exploitation ou le mouvement de l'aéronef n'est conforme ni au sens ordinaire de la notion d'« accident », visée à l'article 17, § 1, de la Convention de Montréal, ni aux objectifs poursuivis par celle-ci (pt 41). **Ghislain Poissonnier, Magistrat et Pascal Dupont, Docteur en droit**

> CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 19 déc. 2019, aff. C-532/18