

## Responsabilité du transporteur aérien : la CJUE apporte des précisions.



Par trois décisions rendues entre juin et octobre, la CJUE apporte des précisions intéressantes en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens.

Elle consacre une application large de la convention de Montréal (CJUE, 6 juin 2022, aff. C 589/20), confirme son approche stricte de la conception des circonstances extraordinaires exonératoires tout en donnant de nouveaux exemples (CJUE, ord., 30 mars 2022, aff. C-659/21 - CJUE, 7 juill. 2022, aff. C-308/21) et précise les responsabilités en cas de vols avec correspondances (CJUE, 6 oct. 2022, aff. C-436/21)

### **I. Le domaine d'application de la convention de Montréal : CJUE, 6 juin 2022, aff. C 589/20**

La Convention dite de Montréal a pour objet l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Elle se veut favorable aux victimes car elle pose notamment le principe d'une responsabilité illimitée du transporteur en cas de dommage corporel.

La première idée qui vient à l'esprit à l'évocation de cette convention est celle de catastrophes aériennes terribles dans lesquelles un grand nombre de passagers décèdent. Bien évidemment, la convention trouve à s'appliquer dans ce genre d'hypothèses. Mais elle s'applique également dans des situations bien moins graves dans lesquelles intuitivement le plaideur ne va pas nécessairement invoquer la Convention. Et pourtant... Nous avons déjà, dans une lettre précédente, souligné l'application de la Convention à une hypothèse singulière. En l'espèce, il s'agissait d'un passager brûlé par un café renversé par un autre passager (CJUE, 19 déc. 2019, aff. C-532/18 : Lettre RC n° 13).

La présente affaire concerne une hypothèse également originale mais sans doute plus fréquente. Il s'agit cette fois de la chute d'un passager lors de sa descente de l'avion alors qu'il se trouve sur l'escalier mobile. Bien que

l'accident ait eu lieu en dehors de l'appareil, pour la CJUE il s'agit là « d'un « risque inhérent au transport aérien ». Certes, la décision intervient après une question préjudicielle posée par une juridiction autrichienne, mais elle n'est sans doute pas sans intérêt en droit français dès lors que la Cour de cassation a semblé rejeter l'application de la Convention dans une situation semblable (Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 8 oct. 2014, n° 13-24.346, F-D)

## **II. Les circonstances exceptionnelles exonératoires : CJUE, ord., 30 mars 2022, aff. C-659/21 - CJUE, 7 juill. 2022, aff. C-308/21**

Le Règlement européen 261/2004 protège les passagers aériens en cas d'annulation, retard de vol et refus d'embarquement, mais le transporteur peut échapper à toute responsabilité s'il invoque une circonstance exceptionnelle qui pourrait justifier le retard ou l'annulation du vol. La jurisprudence fourmille d'exemples. Ainsi, l'exonération a été admise en cas d'éruption d'un volcan (CJUE, ord., 14 nov. 2014, aff. C-394/14) mais rejetée en cas d'événements qui sont intrinsèquement liés au système de fonctionnement de l'appareil (Défaillance d'une pièce mécanique - CJUE 4 avr. 2019, C-501/17 ou encore le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion: CJUE 31 janv. 2013, aff. C-12/1) ; la grève, quant à elle, n'est pas non plus considérée comme une circonstance exceptionnelle (CJUE 17 avr. 2018, aff. C-195/17).

Avec les deux décisions en référence, la CJUE revient sur la notion de circonstances extraordinaires en reconnaissant de nouvelles hypothèses. En l'espèce, dans le premier arrêt, elle admet l'exonération en présence d'une collision avec un véhicule de catering (véhicule qui ravitaille l'avion pour les prestations de restauration) et dans la seconde affaire, elle va dans le même sens pour une panne du système d'approvisionnement en carburant d'un aéroport. Nous observerons que, dans le premier cas, la situation semble proche d'un choc avec un escalier mobile. Or, dans cette hypothèse, la CJUE n'avait pas admis d'exonération (CJUE 31 janv. 2013, aff. C-12/1, préc.). Il ne s'agit sans doute pas là d'un revirement, mais la différence de solution peut sans doute s'expliquer par le fait que l'escalier est une forme d'accessoire de l'avion, dont le transporteur doit répondre, alors que le catering n'est pas un risque propre à l'avion lui-même. N'ayant aucune prise sur ce risque, il n'est pas illogique que le transporteur soit exonéré de toute responsabilité dans cette situation. Il en va logiquement de même pour la panne du système de ravitaillement.

## **III. Responsabilité et vols avec correspondances : CJUE, 6 oct. 2022, aff. C-436/21**

Rappelons que le Règlement européen est applicable à tous les vols au départ de l'un des pays membres de l'Union sans autre condition. En revanche, pour les vols au départ d'un pays hors Union et à destination de l'un des pays membre de l'Union, le règlement ne sera applicable que si le transporteur aérien effectif est un transporteur européen.

Pour les vols avec correspondances se posent la question de l'application du Règlement si le point de départ est par exemple dans l'Union mais que le second vol est hors union (départ comme arrivée). Déjà en 2019, la CJUE avait précisé qu'un vol avec une ou plusieurs correspondances ayant fait l'objet d'une réservation unique constitue un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers prévu par le Règlement n° 261/2004, impliquant que l'applicabilité du règlement soit appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale de celui-ci (CJUE, 11 juill. 2019, aff. C-502/18). Une telle analyse permet ainsi au passager de bénéficier de l'application du Règlement. Dans la décision de 2022, la passagère a acheté par l'intermédiaire d'une agence de voyages, un billet d'avion électronique pour un trajet de Stuttgart à Kansas City composé de trois vols. Le premier vol reliant Stuttgart à Zurich était opéré par Swiss International Air Lines, alors que les deux vols reliant, respectivement, Zurich à Philadelphie et Philadelphie à Kansas City étaient opérés par American Airlines. Devant les juridictions allemandes, flightright, une société d'assistance juridique aux passagers aériens à laquelle les droits nés de ce retard ont été cédés, demande à American Airlines le paiement d'une indemnisation de 600 euros au titre du Règlement n° 261/2004 relatif à l'indemnisation et l'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

La question se posait ici de savoir si ce transporteur aérien pouvait être responsable alors qu'il n'y avait aucun lien juridique avec la compagnie ayant effectué le vol précédent. American Airlines n'a aucune conscience qu'il transporte un passager qui a un billet unique créant un lien potentiel entre les différents vols. La Cour tranche en faveur des passagers en estimant que lorsque des vols ont été combinés par une agence de voyages qui a facturé un prix total et émis un billet unique, le fait qu'aucune relation juridique n'existe entre les transporteurs n'est pas un obstacle à leur responsabilité. C'est le billet unique qui crée le lien, peu importe que les transporteurs n'aient aucune information sur son existence. Le transporteur qui est en bout de chaîne peut donc parfaitement être responsable sur le fondement du Règlement alors que sa nationalité n'est pas européenne et que le point de départ du vol qu'il a assuré ainsi que son point d'arrivée sont en dehors du territoire de l'Union.

## ACTUALITE JURISPRUDENTIELLE

---

### **Le défaut du produit n'est pas synonyme de faute du producteur : Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 14 septembre 2022, n° 21-15.374, F-D.**

Dans cette affaire, le 22 janvier 2012, une maison a été endommagée par un incendie ayant pris naissance au niveau d'un téléviseur de marque LG. Le sinistre a été pris en charge par l'assureur des propriétaires. Par la suite, ces derniers, ainsi que leur assureur, ont assigné en responsabilité et indemnisation la société LG Electronics France, qui a opposé la prescription. Les demandeurs ont, en effet, agi le 15 juin 2015 à l'issue de deux expertises amiables. La cour d'appel, pour déclarer l'action prescrite, a exclusivement fait application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux. Aussi, estimant que les propriétaires et leur assureur ont eu connaissance de la cause du sinistre le 10 avril 2012, elle a appliqué la prescription de trois ans prévue par l'article 1386-17 ancien du Code civil (devenu 1245-16). Aussi le 15 juin 2015, date de l'assignation, cette prescription était acquise. Les demandeurs ont invoqué à titre subsidiaire l'article 1240 du Code civil pensant pouvoir échapper au délai de prescription triennale. Si la stratégie est bonne encore faut-il démontrer une faute. En l'espèce, en se contentant d'invoquer la défectuosité du produit, leur demande ne pouvait qu'être rejetée et la prescription constatée.

### **Accidents de la circulation à l'étranger, ne pas oublier la CIVI: Cass. 2<sup>ème</sup> civ., 7 juill. 2022, n° 20-21.317, F-D**

Pour les victimes d'accidents de la circulation à l'étranger, privées du bénéfice du FGAO, le recours à la CIVI peut être d'un grand secours lorsque le conducteur n'est pas identifié ou le droit applicable peu attractif. La Cour de cassation a admis de longue date cette possibilité (Cass. 2<sup>ème</sup> civ., 2 nov. 1994 : Bull. civ. II, n° 214). Il faut cependant une infraction. Or, une cour d'appel, pour déclarer irrecevable la requête en indemnisation présentée par les ayants droit de la victime d'un accident de la circulation au Vietnam, avait jugé qu'au vu d'un document officiel des autorités vietnamiennes, l'existence de faits présentant le caractère matériel d'une infraction n'était pas caractérisée. Cette décision est cassée fort justement. Il appartenait à la cour d'appel de rechercher si, malgré l'existence d'une décision de classement sans suite, les faits qui lui étaient soumis présentaient ou non le caractère matériel d'une infraction.

### **Durcissement de la responsabilité de l'expert judiciaire : Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 5 oct. 2022, n° 21-12.542, FS-B**

La mission des experts recèle parfois des pièges inattendus. Il s'agissait en l'espèce d'un expert désigné dans le cadre d'une procédure judiciaire relative à un accident obstétrical. Fort logiquement, il se fait communiquer par les parties les pièces nécessaires à la réalisation de sa mission. De manière inédite, la Cour de cassation découvre l'obligation pesant sur les experts judiciaires de restituer, au terme de leur mission, les pièces remises par les parties, sauf dispense de leur part. Dans cette affaire, l'expert désigné n'avait pas restitué les pièces malgré les demandes des parents. Les juges du fond avaient retenu la responsabilité de l'expert bien que « les textes qui réglementent la mission de l'expert sont muets quant au devenir des documents que les justiciables confient à l'expert pour l'exécution de sa mission ». Mais aux motifs que certaines pièces étant « anciennes, et d'origines diverses, dont la collecte nécessiterait de nombreuses et coûteuses démarches », et que d'autres procédures étaient en cours pour réévaluer le handicap de l'enfant, les juges avaient retenu la faute de l'expert dans la non-restitution des pièces, ainsi que le préjudice moral des parents (CA Aix-en-Provence, 3 déc. 2020, n° 19/09540). Il est vrai qu'en l'espèce l'établissement de santé en cause était lui-même dans l'impossibilité de communiquer les pièces. Il faut en déduire que l'expert était sans doute le seul à les détenir.

L'expert ne contestait d'ailleurs pas avoir reçu les pièces nécessaires à la réalisation de la mesure et ne pas avoir été en mesure de les restituer. Mais en se dessaisissant des pièces médicales remises par les parents sans s'assurer de leur accord, l'expert a commis une faute. Ce raisonnement fait l'objet d'un arrêt de principe publié au bulletin qui dépasse donc largement les faits de l'espèce. Désormais, pèse donc sur l'expert, l'obligation de restituer, en fin de mission, les pièces non dématérialisées, sauf dispense de la partie concernée. A défaut, sa responsabilité sera engagée et il devra réparer le préjudice moral subi. En l'espèce, il a été fixé à 7000 euros.

- AUTEUR

Laurent BLOCH  
Professeur à l'Université de Bordeaux

— RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Annie BERLAND  
aberland@racine.eu