Image not found or type unknown

Responsabilité du transporteur aérien et lésion subie par un passager, ou le cas de l'oreille bouché

Jurisprudence publié le **24/05/2014**, vu **1403 fois**, Auteur : Alain DAHAN, Avocat

Lorsque l'on prend l'avion, la fameuse sensation des oreilles bouchées peut être parfois autre chose que simplement passagère et être le symptôme d'un traumatisme plus grave.

Article créé le 16/02/14.

Lorsque l'on prend l'avion, la fameuse sensation des oreilles bouchées peut être parfois autre chose que simplement passagère et être le symptôme d'un traumatisme plus grave.

Dans un tel cas, peut-on se retourner contre la compagnie aérienne pour être indemnisé ?

En matière de responsabilité du transporteur aérien civil pour la mort ou les lésions subies par un passager, ainsi que pour les dégâts ou pertes causés aux bagages, il convient de se référer à l'article 17 de la Convention de MONTREAL du 28 mai 1999.

Plus d'une centaine de pays en sont signataires, dont tous les états membres de l'Union Européenne.

Cette convention a eu pour but , comme indiqué dans son intitulé, d'unifier certaines règles relatives au transport aérien international , règles qui, auparavant devaient être recherchées de manière plus ou moins fastidieuse dans différents textes assez anciens dont la Convention de Varsovie datant du 12 octobre 1929 .

L'Article 17 précité prévoit que :

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.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du

contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

C'est donc tout naturellement sur la base de cette disposition qu'un passager ayant ressenti « de violentes douleurs aux oreilles, au cours d'un vol Cayenne-Bordeaux, via Paris, lors des phases de descente et d'atterrissage de l'appareil, Mme X..., après avoir fait diagnostiquer une lésion auditive, a assigné, en référé puis au fond, la société Air France-KLM, ayant réalisé le vol, ainsi que la CPAM de la Gironde, en indemnisation de son préjudice ».

La Cour d'Appel saisie reconnaît que le transporteur aérien est responsable des lésions auditives douloureuses et retient l'existence indubitable d' un lien de causalité entre le voyage réalisé et les atteintes auditives, surtout lorsqu'on lui présente le dossier particulièrement bien ficelé qui est le suivant :

-des consultations réalisées par le passager, le jour même de son arrivée à destination, auprès d'un médecin généraliste.

- la consultation d'un spécialiste ORL,

- deux rapports d'expertise judiciaire, « le dernier ayant spécialement conclu que les causes de l'otopathie barotraumatique diagnostiquée sont dues, non pas à un éventuel état pathologique antérieur de la victime, mais aux conditions de vol, les effets combinés des conditions de climatisation, de recyclage et de circulation de l'air dans les avions, avec la répétition des phases de compression, étant des facteurs de nature à favoriser les barotraumatismes.

Pour ceux qui, comme moi, ne sont pas médecins, on traduira : le barotraumatisme est un traumatisme du tympan provoqué par une variation trop brusque de la pression ambiante.

Les pratiquants de plongée sous-marine le connaissent aussi.

Cependant, la Cour de Cassation, première chambre civile, dans son arrêt du 15 janvier 2014, a noté que, dans son argumentation, le passager « n'invoquait pas d'incident de vol, mais seulement des douleurs ressenties lors des phases de descente et d'atterrissage ».

Or, selon la Cour de Cassation, la Cour d'appel n'a pas respecté le droit car elle n'a pas retenu dans son arrêt de motifs propres à caractériser l'imputabilité du dommage à un accident qui serait survenu lors des opérations de vol.

En effet, en faisant une parfaite application de l'article 17 de la Convention de MONTREAL, on est amené à considérer que les dommages corporels d'un passager doivent être nécessairement imputables à un accident survenu à bord de l'aéronef ou pendant les opérations d'embarquement et de débarquement.

Faute de démontrer l'existence d'un tel accident, le passager meurtri n' a donc pu être que débouté.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés