Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. MACIEJ SZPUNAR
présentées le 20 mai 2015 [1]

Affaire C-240/14

Eleonore Prüller-Frey
contre
Norbert Brodnig,
Axa Versicherung AG

[demande de décision préjudicielle formée par le Landesgericht Korneuburg (Autriche)]

«Responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident — Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international — Règlement (CE) nº 2027/97 — Champ d'application — Vol effectué dans un appareil ultraléger motorisé dont l'exploitant n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation de services aériens — Vol ayant le même point de départ et de destination et effectué dans le but de présenter un immeuble à un éventuel acheteur — Règlement (CE) nº 864/2007 — Article 18 — Action directe contre l'assureur du responsable»

I – Introduction

1. La présente demande préjudicielle du Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche) concerne la détermination de la loi applicable à une demande d'indemnisation d'un particulier, résidant en Autriche, dirigée contre l'exploitant d'un aéronef et son assureur de responsabilité civile à la suite d'un accident aérien survenu en Espagne.

2. Cette demande présente un double intérêt du point de vue du développement du droit de l'Union. D'une part, elle offre à la Cour l'occasion de préciser les contours des champs d'application respectifs de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international [2] ainsi que du règlement (CE) nº 2027/97 [3] qui met en œuvre cette convention. D'autre part, elle permet de préciser la portée de l'article 18 du règlement (CE) nº 864/2007 [4], qui vise l'action directe contre l'assureur du responsable.

1 — Langue originale: le français.

2 — Convention 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 (JO L 194, p. 38, ci-après la «convention de Montréal»). La convention de Montréal est entrée en vigueur, en ce qui concerne la Communauté, le 28 juin 2004.

3 — Règlement du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (JO L 285, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) nº 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, ci-après le «règlement nº 2027/97»).

4 — Règlement du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles («Rome II») (JO L 199, p. 40).

II – Le cadre juridique

A – *La convention de Montréal*

3. L'article 1er, paragraphes 1 et 2, de la convention de Montréal, intitulé «Champ d'application», stipule:

«1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

[...]»

4. Les articles 17 et 21 de la convention de Montréal régissent l'indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager.

5. L'article 29 de ladite convention est ainsi rédigé:

«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 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.»

6. L'article 33 de cette même convention détermine les juridictions compétentes pour connaître d'actions en responsabilité au titre de ladite convention.

B – *La réglementation de l'Union*

7. L'article 1er du règlement nº 2027/97 dispose:

«Le présent règlement met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires. Il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre.»

8. L'article 2, paragraphe 1, sous b), de ce règlement prévoit:

«1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

[...]

b) ‘transporteur aérien communautaire’: un transporteur aérien titulaire d’une licence d’exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement [(CEE)] nº 2407/92 [5]».

9. L’article 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97 est ainsi libellé:

«La responsabilité d’un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité.»

10. L’exploitation de services aériens au sein de l’Union européenne par des transporteurs aériens de l’Union est actuellement régie par le règlement (CE) nº 1008/2008 [6].

11. L’article 2, points 4 à 6, du règlement nº 1008/2008 dispose:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

[...]

4) ‘service aérien’: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux et/ou en vertu d’une location, des passagers, du fret et/ou du courrier;

5) ‘vol’: un départ d’un aéroport déterminé vers un aéroport de destination déterminé;

6) ‘vol local’: un vol n’impliquant pas de transport de passagers, de courrier et/ou de fret entre différents aéroports ou autres points d’atterrissage agréés».

12. L’article 3, paragraphes 1 et 3, dudit règlement dispose:

«1. Aucune entreprise établie dans la Communauté n’est autorisée à effectuer, à titre onéreux et/ou en vertu d’une location, des transports aériens de passagers, de courrier et/ou de fret, à moins que la licence d’exploitation appropriée ne lui ait été délivrée.

[...]

3. Sans préjudice de toute autre disposition applicable du droit communautaire, national ou international, les catégories suivantes de services aériens ne sont pas soumises à l’obligation de détenir une licence d’exploitation en cours de validité:

a) les services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés; et

b) les vols locaux.»

13. L’article 4 du règlement Rome II dispose:

«1. Sauf dispositions contraires du présent règlement, la loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d’un fait dommageable est celle du pays où le dommage survient, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quels que soient le ou les pays dans lesquels des conséquences indirectes de ce fait surviennent.

5 — Règlement du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240, p. 1).

6 — Règlement du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l’exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293, p. 3). Ce règlement a abrogé le règlement nº 2407/92, avec effet au 1er novembre 2008.

2. Toutefois, lorsque la personne dont la responsabilité est invoquée et la personne lésée ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment de la survenance du dommage, la loi de ce pays s'applique.

[...]»

14. L'article 18 de ce règlement dispose:

«La personne lésée peut agir directement contre l'assureur de la personne devant réparation si la loi applicable à l'obligation non contractuelle ou la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit.»

III – Le litige au principal

15. Le 30 août 2010, M^me^ Prüller-Frey, la requérante au principal, a subi un accident à proximité de Jerez de la Frontera (Espagne) au cours d'un vol à bord d'un autogire piloté par son propriétaire, M. Preiss. Le vol avait pour points de départ et de destination l'aéroport de Medina Sidonia (Espagne) et son objectif était l'observation d'un terrain appartenant à M. Preiss en vue d'une éventuelle transaction immobilière.

16. Ainsi qu'il ressort de la décision de renvoi, la police d'assurance de responsabilité civile couvrant l'autogire en cause a été souscrite non pas par son propriétaire M. Preiss, mais par M. Brodnig en tant que détenteur de l'appareil, auprès d'Axa Versicherung AG, société allemande. Cette police d'assurance est soumise au droit allemand et prévoit une prorogation de juridiction en faveur des juridictions allemandes.

17. Il ressort en outre de la décision de renvoi que M. Brodnig n'est pas une entreprise titulaire d'une licence de transporteur aérien.

18. M^me^ Prüller-Frey a sa résidence habituelle en Autriche. À l'époque des faits, M. Brodnig avait déclaré sa résidence tant en Autriche qu'en Espagne. Il ressort néanmoins du dossier que la juridiction de renvoi tend à considérer que les parties au principal n'avaient pas leur résidence habituelle dans le même pays au moment de l'accident, dans la perspective d'une éventuelle application de l'article 4, paragraphe 2, du règlement Rome II.

19. M^me^ Prüller-Frey a saisi la juridiction de renvoi d'une demande d'indemnisation du dommage subi du fait de l'accident fondée sur la responsabilité solidaire des défendeurs au principal.

20. Ainsi qu'il ressort du dossier, la requérante soutient dans la requête au principal que les juridictions autrichiennes sont compétentes en application du règlement (CE) n° 44/2001[7] et que le droit autrichien s'applique conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement Rome II. En outre, elle affirme être en droit de former un recours direct contre l'assureur en vertu du droit autrichien.

21. Selon M^me^ Prüller-Frey, Axa Versicherung AG peut être assignée devant la juridiction autrichienne en tant que codéfenderesse en vertu soit de l'article 6 du règlement Bruxelles I, soit de l'article 11 de celui-ci, relatif à l'action directe de la personne lésée contre l'assureur.

7 — Règlement du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1, ci-après le «règlement Bruxelles I»). Ce règlement a été remplacé, à partir du 10 janvier 2015, par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO L 351, p. 1), lequel ne s'applique cependant pas dans l'affaire au principal en vertu des dispositions transitoires prévues à son article 66.

22. Les défendeurs au principal contestent tant la compétence de la juridiction autrichienne que l'applicabilité du droit autrichien, en soutenant que le droit applicable est le droit espagnol et que la juridiction saisie n'est pas compétente. Concernant la possibilité d'intenter une action directe contre l'assureur, les défendeurs au principal ont fait valoir que ni le droit allemand, auquel est soumise la police d'assurance, ni le droit espagnol applicable ne permettent une telle action dans les conditions de l'affaire au principal.

23. Il résulte en revanche d'un certificat de coutume sollicitée par la juridiction de renvoi que la requérante au principal serait autorisée à présenter une action directe contre l'assureur en vertu du droit espagnol.

24. Bien qu'il semble qu'aucune des parties au principal n'ait invoquée la convention de Montréal, la juridiction de renvoi nourrit cependant des doutes quant à l'applicabilité de cette convention. Elle s'interroge ainsi sur le régime de la responsabilité applicable aux faits du litige au principal tant dans l'hypothèse où la convention de Montréal serait applicable que dans l'hypothèse contraire.

IV – Les questions préjudicielles et la procédure devant la Cour

25. C'est dans ce contexte que le Landesgericht Korneuburg a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) L'article 2, paragraphe 1, sous a) et c), du règlement [nº 2027/97], l'article 3, sous c) et g), du règlement [(CE) nº 785/2004[8]] ainsi que l'article 1er, paragraphe 1, de la convention [de Montréal] doivent-ils être interprétés en ce sens que la demande d'indemnisation de la personne lésée

— qui se trouvait à bord d'un aéronef ayant pour lieux de décollage et d'atterrissage un même lieu situé dans un État membre,

— qui a été transportée à titre gratuit par le pilote,

— pour un vol d'observation aérienne d'un bien immobilier, dans le cadre d'un projet de transaction immobilière avec le pilote, et

— ayant subi des lésions corporelles en raison de la chute de l'aéronef,

doit être examinée uniquement sur le fondement de l'article 17 de la convention [de Montréal] et que le droit national n'est pas applicable?

En cas de réponse affirmative à la première question:

2) L'article 33 de la convention [de Montréal] et l'article 67 du règlement [nº 44/2001] doivent-ils être interprétés en ce sens que la compétence pour instruire et juger la demande d'indemnisation visée à la première question doit être examinée uniquement sur le fondement de l'article 33 de la convention [de Montréal]?

8 — Règlement du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs (JO L 138, p. 1).

En cas de réponse affirmative à la première question:

3) L'article 29 de la convention [de Montréal] et l'article 18 du règlement [Rome II] doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à des dispositions nationales qui prévoient l'action directe de la personne lésée visée à la première question contre l'assureur en responsabilité civile de l'auteur du dommage?

En cas de réponse négative à la première question:

4) L'article 7, paragraphe 1, sous f), de la deuxième directive [88/357/CEE[9]] et l'article 18 du règlement [Rome II] doivent-ils être interprétés en ce sens que les conditions de l'action directe de la personne lésée visée à la première question contre l'assurance en responsabilité civile de l'auteur du dommage doivent être examinées sur le fondement du droit d'un troisième État, lorsque

— la lex loci delicti prévoit l'action directe dans sa loi sur le contrat d'assurance,

— les parties au contrat d'assurance font le choix du droit applicable, en désignant l'ordre juridique d'un troisième État,

— le choix dont il ressort que le droit applicable est celui de l'État du siège de l'assureur, et que

— l'ordre juridique de cet État prévoit également l'action directe dans sa loi sur le contrat d'assurance?»

26. La décision de renvoi, datée du 12 mai 2014, est parvenue au greffe de la Cour le 15 mai 2014. Des observations écrites ont été déposées par la requérante au principal, le gouvernement autrichien et la Commission européenne.

27. La tenue d'une audience a été sollicitée de manière motivée par les défendeurs au principal ainsi que par le gouvernement français, qui n'avaient pas participé à la procédure écrite. Les parties au principal et autres intéressés ont participé à l'audience, qui s'est tenue le 4 mars 2015.

V – Analyse

28. Je rappelle que la convention de Montréal fait partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union, de telle sorte qu'elle constitue ainsi un acte que la Cour est compétente pour interpréter à titre préjudiciel[10].

29. Pour ce qui est des actions en dommages-intérêts liées aux accidents survenus lors d'un transport aérien, cette convention régit, de manière exclusive, la détermination de la juridiction compétente ainsi que certains aspects matériels de l'indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager. Si, en revanche, la convention de Montréal n'est pas applicable, la détermination de la juridiction compétente s'opère conformément au règlement Bruxelles I et la juridiction compétente examine la demande d'indemnisation par application des règles du droit national désigné par les règles de conflit.

30. Dès lors, la question de l'application de la convention de Montréal est préalable à l'examen des autres questions posées par la juridiction de renvoi.

9 — Deuxième directive du Conseil du 22 juin 1988 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, fixant les dispositions destinées à faciliter l'exercice effectif de la libre prestation de services et modifiant la directive 73/239/CEE (JO L 172, p. 1).

10 — Arrêt Wucher Helicopter et Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, point 33 et jurisprudence citée).

A – *Sur l'applicabilité de la convention de Montréal (première question)*

31. Par sa première question préjudicielle, la juridiction de renvoi cherche essentiellement à savoir si la convention de Montréal est applicable dans l'affaire au principal, alors que le vol avait comme points de départ et de destination un même aéroport situé sur le territoire d'un État membre et que la passagère a été transportée à titre gratuit afin de survoler le terrain appartenant au propriétaire de l'aéronef en vue d'une transaction immobilière.

32. La juridiction de renvoi indique que l'applicabilité de la convention de Montréal aux faits du litige au principal lui semble découler du fait que l'application du règlement nº 2027/97 a été étendue aux vols effectués à l'intérieur d'un seul État membre. Elle observe également que, même si la présente demande d'indemnisation n'est pas dirigée contre un transporteur aérien titulaire d'une licence, cette demande concerne néanmoins la responsabilité liée à l'exploitation d'un aéronef. Or, le règlement nº 785/2004 impose la souscription d'une assurance de responsabilité non seulement aux transporteurs aériens, mais aussi aux exploitants d'aéronefs.

33. Les défendeurs au principal, intervenus lors de l'audience, ont soutenu, sur la base d'une argumentation analogue à celle proposée par la juridiction de renvoi, que la convention de Montréal s'applique.

34. La requérante au principal, les gouvernements autrichien et français ainsi que la Commission considèrent, quoique pour des raisons légèrement différentes, que la convention de Montréal ne s'applique pas.

35. Le gouvernement français fait valoir qu'un vol ayant les mêmes points de départ et de destination, comme celui en cause dans l'affaire au principal, ne saurait être considéré comme effectué dans le cadre du «transport aérien», au sens de la convention de Montréal et du règlement nº 2027/97. Quant aux autres parties et intéressés, ils soutiennent que la convention de Montréal est inapplicable en se fondant sur le fait que le vol n'a pas été effectué par un «transporteur aérien», au sens du règlement nº 1008/2008.

36. J'observe que la convention de Montréal s'applique, conformément à son article 1er, paragraphe 1, à tout «transport *international* [11] de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef».

37. Les articles 1er et 3 du règlement nº 2027/97, mettant en œuvre la convention de Montréal au sein de l'ordre juridique de l'Union, étendent son application aux vols effectués sur le territoire d'un seul État membre.

38. L'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97 dispose, à cet égard, que la responsabilité d'un transporteur aérien de l'Union est régie par les dispositions de la convention de Montréal, sans opérer une distinction entre les vols internationaux et les vols nationaux au sein de l'Union.

39. En outre, l'article 2, paragraphe 1, sous b), de ce règlement définit le «transporteur aérien [de l'Union]» comme s'entendant d'une personne titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement nº 1008/2008 [12].

40. Il en ressort que le régime de responsabilité prévu par la convention de Montréal s'applique aux vols nationaux au sein de l'Union, lorsque de tels vols sont opérés par un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable au sens du règlement nº 1008/2008.

11 — C'est moi qui souligne.

12 — Ce règlement a été substitué au règlement nº 2407/92 à partir du 1er novembre 2008.

41. En effet, ainsi qu'il ressort du considérant 8 du règlement (CE) nº 889/2002 [13], l'extension des dispositions de la convention de Montréal aux vols nationaux a été motivée par le fait que la création du marché intérieur des services aériens effaçait la distinction entre le transport international et le transport national au sein de l'Union et justifiait l'instauration d'un régime de responsabilité unique [14].

42. Or, dans l'affaire au principal, il ressort de la décision de renvoi que M. Brodnig ne disposait pas d'une licence de transporteur aérien.

43. Le vol en cause n'est donc pas visé par les dispositions du règlement nº 2027/97 ni par celles de la convention de Montréal, dès lors qu'il s'agit d'un vol national qui n'a pas été opéré par un transporteur aérien titulaire d'une licence. Il s'ensuit que la demande d'indemnisation en cause doit être examinée sur le fondement du seul droit national applicable, désigné par les règles de conflit.

44. J'observe, en outre, qu'il ressort des circonstances du litige au principal que M. Brodnig n'était pas tenu de disposer d'une licence de transporteur aérien.

45. À cet égard, l'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 1008/2008 prévoit que les entreprises fournissant des services de transport aérien au sein de l'Union sont soumises à l'obligation d'une licence d'exploitation. Néanmoins, en vertu de l'article 3, paragraphe 3, sous a) et b), de ce règlement, certains services aériens sont exemptés de cette obligation. Cette exemption vaut en particulier pour les «services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés» et les «vols locaux» [15].

46. Tel est le cas du vol en cause dans l'affaire au principal, étant donné qu'il s'agit d'un vol local ayant les mêmes points de départ et de destination et que l'aéronef concerné est un ultraléger motorisé.

47. Au vu de ce qui précède, je considère que les articles 1er et 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97 doivent être interprétés en ce sens que les dispositions de la convention de Montréal ne s'appliquent pas à un vol national qui n'est pas opéré par un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation au sens du règlement nº 1008/2008.

B – *Sur le lien entre la convention de Montréal et le règlement Bruxelles I (deuxième question)*

48. Eu égard à ma conclusion concernant la première question, il n'est pas nécessaire de répondre aux deuxième et troisième questions préjudicielles, qui sont posées uniquement dans l'hypothèse où la convention de Montréal serait d'application.

49. Je les examinerai néanmoins brièvement, dans l'hypothèse où la Cour considérerait que cette convention s'applique.

50. Par sa deuxième question préjudicielle, la juridiction de renvoi nous interroge sur l'articulation entre les dispositions de l'article 33 de la convention de Montréal et celles de l'article 67 du règlement Bruxelles I.

13 — Règlement du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement nº 2027/97 (JO L 140, p. 2). Cette modification est intervenue à la suite de la conclusion de la convention de Montréal.

14 — Voir proposition de la Commission ayant conduit à l'adoption du règlement nº 889/2002 [COM(2000) 340 du 7 juin 2000, point 3 de l'exposé des motifs] ainsi que proposition de la Commission ayant conduit à l'adoption du règlement nº 2027/97 [COM(95) 724 du 20 décembre 1995, p. 4]. Le règlement nº 2027/97 prévoyait, antérieurement déjà à la conclusion de la convention de Montréal, un régime de responsabilité unique pour le transport national et le transport international au sein de la Communauté.

15 — L'article 2, point 4, du règlement nº 1008/2008 définit le «service aérien» comme «un vol ou une série de vols transportant [...] des passagers, du fret et/ou du courrier». L'article 2, points 5 et 6, de ce règlement opère, en outre, une distinction entre un «vol», à savoir un service qui implique un départ d'un aéroport déterminé vers un *autre* aéroport de destination, et un «vol local» – ce dernier service n'impliquant pas de transport de passagers, de courrier et/ou de fret entre différents aéroports.

51. Pour rappel, ledit article 67 prévoit que le règlement Bruxelles I ne préjuge pas l'application des dispositions, contenues dans des actes de l'Union ou du droit national harmonisé, qui déterminent la compétence judiciaire dans des matières particulières. Cet article prévoit donc explicitement l'existence de règles particulières au regard des règles de compétence du règlement Bruxelles I.

52. J'observe, en outre, que l'article 67 du règlement Bruxelles I se réfère à une lex specialis contenue dans un acte de droit de l'Union. Ainsi, à la différence de l'article 71 du même règlement, qui concerne les règles de la compétence judiciaire contenues dans les conventions auxquelles les États membres étaient déjà parties au moment de l'entrée en vigueur de ce règlement et qui permet leur application sous condition de ne pas porter atteinte aux principes qui sous-tendent le règlement Bruxelles I [16], cet article 67 n'est pas assorti des conditions.

53. À cet égard, il me semble difficilement contestable que l'article 33 de la convention de Montréal constitue une telle lex specialis, contenue dans un acte de droit de l'Union, qui exclut l'application des règles générales de compétence prévues par le règlement Bruxelles I. Cette exclusion concerne les questions de la compétence judiciaire qui sont régies par l'article 33 de la convention de Montréal.

54. Néanmoins, il convient encore d'examiner si cet article 33 s'applique dans le cas d'un vol effectué au sein d'un seul État membre.

55. Le gouvernement autrichien soutient, à cet égard, que la convention de Montréal s'applique uniquement au transport international et que le règlement nº 2027/97 élargit non pas le champ d'application des règles de compétence visées à l'article 33 de ladite convention, mais seulement celui des dispositions matérielles.

56. Je ne suis pas convaincu par cette position.

57. Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97, la responsabilité d'un transporteur aérien vis-à-vis des passagers et de leurs bagages est régie par «toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité».

58. À mon sens, ce renvoi vise l'ensemble des dispositions du chapitre III de la convention de Montréal relatives à la responsabilité des transporteurs aériens, y compris celles relatives aux règles de compétence figurant à l'article 33 de cette convention.

59. En effet, le règlement nº 2027/97 vise à soumettre la responsabilité des transporteurs aériens à un régime unique, tant pour les transports internationaux que nationaux au sein de l'Union. Cet objectif plaide en faveur d'une interprétation large du renvoi visé à l'article 3, paragraphe 1, de ce règlement.

60. Or, les règles de compétence font partie de la solution globale prévue par la convention de Montréal visant à éliminer les conflits de lois et de juridictions et à instaurer un régime de responsabilité prévisible, en protégeant les passagers et en permettant aux transporteurs aériens de mieux gérer les risques. Du point de vue de l'économie de la convention de Montréal, ces règles de compétence figurent avec les règles matérielles au sein de son chapitre III, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens et à l'étendue de l'indemnisation du préjudice.

61. Par ailleurs, comme le démontre la présente affaire, l'imbrication étroite des relations économiques au sein du marché intérieur signifie qu'un litige, même s'il s'est noué à la suite d'un accident survenu lors d'un vol national, peut aisément acquérir une dimension transfrontalière. Cette considération justifie l'application de règles de compétence uniformes en ce qui concerne la responsabilité liée aux vols nationaux et internationaux au sein de l'Union.

16 — Voir arrêts TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, point 49); Nipponkoa Insurance Co. (Europe) (C-452/12, EU:C:2013:858, point 36), et Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, point 38).

62. Je suis dès lors d'avis que, dans l'hypothèse où la Cour considérerait que la convention de Montréal et le règlement n° 2027/97 s'appliquent dans l'affaire au principal, la juridiction compétente pour connaître du litige au principal devrait être déterminée en application de l'article 33 de ladite convention.

C – *Sur le lien entre la convention de Montréal et l'article 18 du règlement Rome II (troisième question)*

63. Par sa troisième question, la juridiction de renvoi cherche à savoir, pour l'essentiel, si l'article 29 de la convention de Montréal s'oppose à une disposition nationale prévoyant une action directe de la partie lésée contre l'assureur du transporteur aérien.

64. Je rappelle que cette question est pertinente uniquement dans l'hypothèse où la Cour considérerait, contrairement à la position que je défends, que la convention de Montréal s'applique dans des circonstances telles que celles du litige au principal.

65. La juridiction de renvoi part de l'hypothèse selon laquelle, si la convention de Montréal régit de façon exhaustive les actions en indemnité relatives au transport aérien, une action directe prévue par le droit national ne saurait dès lors être intentée.

66. Je rappelle que l'article 29 de la convention de Montréal énonce la règle d'exclusivité du régime de responsabilité qui y est prévu, en disposant que toute action en responsabilité en vertu de cette convention ne peut être exercée que dans les conditions et les limites de responsabilité prévues par ladite convention.

67. Néanmoins, j'observe que la convention de Montréal régit uniquement la responsabilité d'un transporteur aérien, et non l'obligation de l'assureur de responsabilité.

68. Par conséquent, cette convention n'a aucune incidence sur les dispositions de droit national conférant à la personne lésée le droit d'intenter une action directe contre l'assureur du transporteur aérien responsable.

69. En outre, l'article 29 de la convention de Montréal est applicable «sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs». Le droit de la personne lésée d'agir contre l'assureur n'est donc, en tout état de cause, pas affecté par la règle d'exclusivité énoncée audit article 29.

70. Par conséquent, lorsque la responsabilité du transporteur aérien est régie par les dispositions de la convention de Montréal, la personne lésée a le droit d'intenter une action directe contre l'assureur du transporteur si la loi applicable en application de l'alternative visée à l'article 18 du règlement Rome II prévoit un tel droit. Ce droit peut être prévu soit par la loi applicable au contrat d'assurance, soit par la loi qui serait applicable à l'obligation non contractuelle, en l'absence d'application de la convention de Montréal. En d'autres termes, la convention de Montréal n'affecte pas l'applicabilité des deux hypothèses visées à l'article 18 du règlement Rome II.

D – *Sur les conditions d'exercice de l'action directe de la personne lésée contre l'assureur (quatrième question)*

71. Par sa quatrième question préjudicielle, la juridiction de renvoi s'interroge, pour l'essentiel, sur le point de savoir si l'article 18 du règlement Rome II permet l'exercice d'une action directe de la personne lésée contre l'assureur, lorsqu'une telle action est prévue par la loi applicable à l'obligation non contractuelle mais que les parties au contrat d'assurance ont désigné une autre loi applicable.

72. En effet, il résulte de la décision de renvoi que le Landesgericht Korneuburg tend à considérer que, en vertu de l'article 4, paragraphe 1, du règlement Rome II, la responsabilité de M. Brodnig est régie par la lex loci damni, à savoir, en l'espèce, le droit espagnol [17]. Selon le certificat de coutume sollicité par la juridiction de renvoi, le droit espagnol prévoit la possibilité pour la personne lésée d'exercer une action directe contre l'assureur dans les conditions de l'affaire au principal.

73. La juridiction de renvoi relève néanmoins que les parties au contrat d'assurance ont soumis celui-ci à l'application du droit allemand. Elle souligne l'importance du principe du libre choix de la loi applicable, lequel est possible dans les contrats d'assurance couvrant ce qu'il est convenu d'appeler les «grands risques», y compris la responsabilité civile résultant de l'emploi de véhicules aériens [18]. Selon elle, la situation de la personne lésée ne saurait être plus favorable que celle de l'assuré. Si les parties au contrat d'assurance l'ont soumis au droit allemand, ce choix devrait avoir pour conséquence que la personne lésée ne puisse pas bénéficier du droit à une action directe contre l'assureur en vertu du droit espagnol.

74. Ce raisonnement me semble procéder d'une prémisse inexacte.

75. L'article 18 du règlement Rome II ne constitue pas une règle de conflit de lois au regard du droit matériel applicable à la détermination de l'obligation incombant à l'assureur ou à la personne responsable. Cet article a pour seul objet de déterminer la loi applicable à la question de savoir si la victime peut agir directement contre l'assureur et ne concerne pas l'étendue des obligations de l'assureur ou de la personne responsable.

76. En vertu de ce même article 18, ce droit à l'action directe existe lorsqu'il est prévu soit par la loi applicable à l'obligation non contractuelle, soit par la loi applicable au contrat d'assurance.

77. Indépendamment de la question de l'existence même du droit d'intenter une action directe et, le cas échéant, des modalités d'exercice d'une telle action [19], l'obligation de l'assureur demeure régie par la loi applicable au contrat d'assurance. À cet égard, ce même article 18 n'a pas d'incidence sur le choix de la loi applicable effectué par les parties au contrat d'assurance.

78. Il ressort par ailleurs du libellé même de l'article 18 du règlement Rome II qu'il s'agit d'une règle de rattachement à une structure alternative, en ce sens qu'il suffit que l'une des lois concernées prévoit la possibilité de l'action directe.

79. Cette considération s'applique indépendamment du fait que la loi applicable au contrat d'assurance résulte du choix des parties au contrat ou de l'application des règles de conflit prévues au règlement (CE) nº 593/2008 [20].

17 — J'observe que si la requérante au principal a indiqué, lors de l'audience, qu'il ne saurait, à ce stade, être exclu que le droit autrichien s'applique en vertu de l'article 4, paragraphe 2, du règlement Rome II, il n'en demeure pas moins que c'est à la seule juridiction nationale qu'il appartient de se prononcer à ce sujet.

18 — Les «grands risques» sont ceux visés à l'article 5, sous d), de la première directive 73/239/CEE du Conseil, du 24 juillet 1973, portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'accès à l'activité de l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, et son exercice (JO L 228, p. 3), au nombre desquels figure la responsabilité civile résultant de l'emploi de véhicules aériens, ce risque relevant de la branche 11 énumérée au point A de l'annexe de cette directive [voir article 7, paragraphe 1, sous f), de la directive 88/357].

19 — J'observe, au reste, que le point de savoir si cette règle de conflit porte non seulement sur la possibilité même d'exercer l'action directe, mais également sur ses modalités éventuelles et ses limites est discuté en doctrine. Voir Żarnowiec, Ł., «Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej», dans *System prawa prywatnego*, *Tom 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Varsovie, CH Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN 2015, p. 872; Fras, M., Pacuła, K., «Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym», dans *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, p. 177; Dickinson A., *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations*, Oxford, OUP 2008, p. 610.

20 — Règlement du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) (JO L 177, p. 6).

80. Dès lors, une victime peut intenter une action directe contre l'assureur lorsque cette possibilité résulte soit de la loi applicable à l'obligation non contractuelle, soit de la loi applicable au contrat d'assurance, que cette loi ait été choisie par les parties au contrat d'assurance ou désignée par les règles de conflit du règlement Rome I.

81. Cette interprétation est pleinement corroborée par l'exposé des motifs de la proposition législative ayant abouti à l'adoption du règlement Rome II [21]. Selon cette proposition, la règle de conflit concernée désigne la loi applicable pour déterminer si la personne lésée est autorisée à exercer une action directe contre l'assureur. Dans tous les cas, l'étendue des obligations de l'assureur relève de la loi applicable au contrat d'assurance.

82. De même, il ressort des travaux académiques ayant précédé cette proposition législative, à savoir de la proposition de la convention Rome II préparée par le Groupe européen de droit international privé (GEDIP) [22], que la règle en cause – laquelle a été reprise de la proposition de la convention Rome II sans modifications substantielles – prévoit un rattachement spécial pour l'action directe de la personne lésée contre l'assureur, y compris d'éventuelles limites affectant l'exercice de ce droit. L'étendue des obligations de l'assureur relève, en revanche, de la loi applicable au contrat d'assurance. En outre, il ressort clairement dudit commentaire qu'il s'agit d'une règle alternative.

83. Étant donné que l'article 18 du règlement Rome II pose une règle alternative, en l'espèce, la requérante au principal peut intenter une action directe contre l'assureur, si cette possibilité résulte du droit espagnol applicable à l'obligation non contractuelle, indépendamment de ce qui est prévu par le doit allemand auquel est soumis le contrat d'assurance.

84. Cette solution ne va pas à l'encontre de l'autonomie de la volonté des parties au contrat, lesquelles disposent, pour ce contrat, de la possibilité de choisir librement la loi applicable. Ce choix ne saurait porter préjudice aux droits d'un tiers ni à ceux de la personne lésée [23].

85. J'observe que l'article 18 du règlement Rome II énonce une disposition protectrice des intérêts de la personne lésée, en lui accordant le bénéfice du régime le plus favorable, en termes de droit à agir directement contre l'assureur [24]. En outre, le législateur a déjà tenu compte des intérêts de l'assureur en limitant le fondement de l'action directe aux deux lois à l'application desquelles l'assureur devait légitimement s'attendre, à savoir celles applicables, d'une part, à l'obligation non contractuelle et, d'autre part, au contrat d'assurance [25].

86. Dès lors, le choix du droit applicable opéré d'un commun accord par le preneur d'assurance et l'assureur ne saurait avoir pour conséquence d'empêcher la personne lésée d'exercer son droit à l'action directe, lorsque ce droit découle de la loi applicable à l'obligation non contractuelle.

21 — Voir proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations non contractuelles («Rome II») [COM(2003) 427 final du 22 juillet 2003, p. 27], s'agissant de l'article 14 du projet de règlement.

22 — Voir commentaire sur l'article 6 de la proposition de convention Rome II, Fallon, M., «Commentaire de la proposition pour une convention européenne sur la loi applicable aux obligations non contractuelles», Groupe européen de droit international privé, réunions de la Haye des 26 à 28 septembre 1997 et de Luxembourg des 25 à 27 septembre 1998, *Revue belge de droit international*, 1997/2, p. 696.

23 — En ce qui concerne la liberté de choix de la loi applicable à l'obligation non contractuelle, cette considération classique est explicitement prévue à l'article 14, paragraphe 2, du règlement Rome II. Si ni la loi du contrat d'assurance ni la loi normalement applicable à l'obligation non contractuelle n'admettaient l'action directe, la victime ne pourrait donc introduire une telle action contre l'assureur, fût-elle permise par la loi convenue par la victime avec le responsable.

24 — Il convient de rappeler que, dans les litiges en matière d'assurances, la victime agissant contre l'assureur du responsable peut être considérée comme étant une partie faible. Voir arrêt FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, point 28). Cette considération sous-tend également l'instauration du droit d'action directe d'une personne lésée contre l'assureur en matière d'accidents de la route [voir article 3 de la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 mai 2000, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE du Conseil (Quatrième directive sur l'assurance automobile) (JO L 181, p. 65)].

25 — Voir proposition de règlement COM(2003) 427 final, p. 27.

87. Au vu de ce qui précède, je considère que l'article 18 du règlement Rome II doit être interprété en ce sens qu'une action directe de la personne lésée contre l'assureur du responsable est possible lorsqu'elle est prévue par la loi applicable à l'obligation non contractuelle, indépendamment de ce qui est prévu par la loi applicable au contrat d'assurance choisie par les parties.

VI – Conclusion

88. Au vu des considérations qui précèdent, je propose à la Cour de répondre aux questions préjudicielles posées par le Landesgericht Korneuburg de la manière suivante:

1) Les articles 1er et 3, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, tel que modifié par le règlement (CE) nº 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002, doivent être interprétés en ce sens que les dispositions 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, ne s'appliquent pas à un vol national qui n'est pas opéré par un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation au sens du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

2) L'article 18 du règlement (CE) nº 864/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 11 juillet 2007, sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II), doit être interprété en ce sens qu'une action directe de la personne lésée contre l'assureur de la personne responsable est possible lorsqu'elle est prévue par la loi applicable à l'obligation non contractuelle, indépendamment de ce qui est prévu par la loi applicable au contrat d'assurance choisie par les parties.