

Droit des obligations - contrat de voyage à forfait - ATC (Cour civile II) du 12 décembre 2018, X. Assurances c. Y. Sàrl - TCV C1 16 238

Contrat de voyage à forfait ; responsabilité de l'organisateur de voyage

- Régime légal du contrat de voyage à forfait et de la responsabilité de l'organisateur d'un tel voyage, notamment en cas d'accident aérien. A la suite de décès du voyageur, ses proches ont, notamment, une prétention propre à l'encontre dudit organisateur en réparation de leurs souffrances morales en raison dudit décès (consid. 5 à 7).
- Rejet de l'exception de prescription ou de péremption soulevée par la défenderesse (consid. 8).
- Rejet de la prétention en paiement de la demanderesse (consid. 9).

Pauschalreisevertrag; Haftung des Reiseveranstalters

- Haftung des Reiseveranstalters nach Pauschalreisegesetz, insbesondere für Flugunfälle. Bei Tod des Reisenden haben seine Angehörigen insbesondere einen eigenen Genugtuungsanspruch gegen den Reiseveranstalter für das dadurch bei ihnen ausgelöste Leid (E. 5 - 7).
- Abweisung der Verjährungs- und Verwirkungseinrede der Beklagten (E. 8).
- Abweisung der Forderungsklage der Klägerin (E. 9).

Faits (résumé)

A. En 2007, A. a souscrit un contrat d'assurance "Protection familiale accidents" auprès de X. Assurances.

B. Y. Sàrl a notamment pour but l'organisation de voyages. En particulier, elle proposait, en 2011, un voyage de plusieurs jours sur le thème du safari dans le pays B., avec des déplacements en avion et une croisière.

C. A. a conclu avec Y. Sàrl un contrat portant sur un tel voyage. Des compagnies d'aviation locales étaient chargées d'effectuer les vols internes.

D. Le 14 octobre 2011, A. a pris place dans un avion de la compagnie privée B. pour se rendre sur l'île C. Un accident s'est produit au décollage de l'appareil. Plusieurs passagers sont morts carbonisés, dont A. Une défaillance du moteur à basse altitude, peu après le décollage, pourrait être à l'origine de la catastrophe.

E. Après avoir, selon elle, versé divers montants aux enfants et petits-enfants de A., X. Assurances a actionné Y. Sàrl en paiement d'un montant total de 111 086 fr., intérêts moratoires en sus.

Considérants (extraits)

5. A. et Y. Sàrl ont conclu un contrat de voyage à forfait; les deux parties l'admettent.

5.1 Le contrat de voyage à forfait ("Pauschalreisevertrag") est régi par la loi fédérale du 18 juin 1993 sur les voyages à forfait (LVF), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1994, qui reprend les dispositions de la directive européenne 90/314 du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (ATF 139 III 217 consid. 2.1.1 et les réf.). Sa réglementation est complétée par les dispositions du code des obligations, dans la mesure où elle n'y déroge pas (Tercier/Bieri/Carron, Les contrats spéciaux, 5^e éd., 2016, p. 867, n° 5848).

Le contrat de voyage à forfait se définit comme le contrat par lequel une personne (l'organisateur) promet à une autre (le consommateur) la combinaison fixée préalablement d'au moins deux des prestations suivantes - (a) le transport, (b) l'hébergement, (c) les autres services touristiques non accessoires au transport ou à l'hébergement représentant une part importante dans le forfait -, lorsqu'elle est offerte à un prix global et qu'elle dépasse 24 heures ou inclut une nuitée (cf. art. 1 LVF).

Si l'organisateur ne fournit qu'une seule des prestations touristiques essentielles (le transport ou l'hébergement), il faut donc qu'il offre encore un autre service touristique; une prestation touristique accessoire (comme la réservation d'une couchette dans un train ou la nourriture servie dans un avion) ne suffit pas pour constituer l'une des deux prestations nécessaires à l'existence d'un voyage à forfait (ATF 139 III 217 consid. 2.1.2 et la réf.). Forme ainsi une combinaison de prestations touristiques au sens de la LVF un voyage à Rome avec deux nuitées, la combinaison d'un vol et d'une location de voiture ou une croisière comprenant un programme pour les passagers (Tercier/ Bieri/ Carron, op. cit., p. 868, n° 5859 et les réf.; Roberto, Commentaire bâlois, Obligationenrecht I, 6^e éd., 2015, n. 4 ad art. 1 LVF).

5.2 L'obligation essentielle de l'organisateur est de fournir au consommateur les prestations touristiques promises. Il lui doit une "bonne exécution du contrat" (art. 14 al. 1 LVF). Si le voyage a lieu, mais qu'il ne se déroule pas conformément à ce qui avait été convenu, le consommateur a droit à une forme de "garantie pour les défauts", comparable à celle que l'on peut trouver dans le contrat de vente, de bail ou d'entreprise.

L'art. 14 al. 1 LVF détermine la responsabilité de l'organisateur. Celui-ci répond du dommage (consécutif au défaut) causé au consommateur, indépendamment du fait que les prestations dues soient à fournir par lui-même ou par d'autres prestataires de services. Il s'agit d'une responsabilité spéciale, sans faute, qui se substitue à celle de l'art. 97 CO notamment. L'organisateur peut se libérer s'il prouve qu'on ne peut lui faire aucun reproche. La responsabilité de l'organisateur doit dès lors être considérée comme une responsabilité objective simple, qui présume la violation d'un devoir de diligence (ATF 130 III 182 consid. 4; Tercier/Bieri/Carron, op. cit., p. 879, n° 5938; Roberto, n. 4 sv. ad art. 14/15 LVF; cf. ég. Marchand, Droit de la consommation, Le droit suisse à l'épreuve du droit européen, 2012, p. 247 sv.).

L'organisateur doit, en particulier, réparer les dommages corporels (atteinte à la santé; maladies, accidents) et le tort moral aux conditions des art. 47 et 49 CO (Tercier/Bieri/Carron, op. cit., p. 879, n° 5940; cf. ég. Stauder, Commentaire romand, Droit de la consommation, 2004, n. 8 sv. ad art. 14 LVF).

En vertu de l'art. 47 CO, l'autorité judiciaire peut, en tenant compte des circonstances, allouer à la victime de lésions corporelles ou, en cas de mort d'homme, à la famille une indemnité équitable à titre de réparation morale. Les proches ont, en effet, une prétention propre en réparation des souffrances morales qu'ils subissent en raison du décès; le législateur prévoit, dans cette hypothèse, la réparation d'un préjudice réfléchi, soit celui que subit une tierce personne très liée à la victime directe de l'atteinte (Werro, Commentaire romand, Code des obligations I, 2^e éd., 2012, n. 14 ad art. 41 CO et n. 10 ad art. 47 CO). Le décès ne suffit pas pour fonder une réparation du tort moral. Il faut en plus qu'il entraîne une souffrance des proches du défunt; celle-ci doit, par ailleurs, être d'une gravité particulière (Werro, n. 11 ad art. 47 CO). Peuvent être qualifiées de proches les personnes qui vivaient dans l'entourage du défunt et entretenaient avec lui des relations étroites;

entrent en principe en considération le conjoint, le partenaire enregistré, les enfants et les parents (Werro, n. 15 ad art. 47 CO et les réf.).

5.3 En vertu de l'art. 15 al. 1 let. b LVF, l'organisateur n'est notamment pas responsable envers le consommateur lorsque l'inexécution ou l'exécution imparfaite du contrat est imputable à des manquements dus à des tiers étrangers au contrat. Encore faut-il que ces manquements aient été imprévisibles ou insurmontables, compte tenu de toutes les circonstances; tel pourrait être le cas d'un attentat qui a eu lieu dans une destination considérée comme sûre (Tercier/Bieri/Carron, op. cit., p. 881, n° 5953 et la réf.). Les prestataires de services compris dans le forfait ne sont pas des tiers étrangers à la prestation (Marchand, op. cit., p. 250).

L'organisateur n'est pas responsable non plus en cas de force majeure ou d'événement que, malgré toute la diligence requise, il ne pouvait pas prévoir ou contre lesquels il ne pouvait rien (art. 15 al. 1 let. c LVF). Il s'agit des événements que l'organisateur ne pouvait raisonnablement pas anticiper et contre lesquels il était démuni. Tel est notamment le cas d'un accident aérien dû à des circonstances météorologiques imprévisibles et insurmontables, alors que le forfait comprenait le vol en question (Tercier/Bieri/Carron, op. cit., p. 881, n° 5954). Lorsque le transporteur aérien n'a commis aucune faute, le voyageur peut en principe soutenir que l'accident aérien a pour cause un événement imprévisible et insurmontable pour bénéficier de l'exclusion de responsabilité (Marchand, op. cit., p. 256).

6.1 L'art. 14 al. 3 LVF permet au voyageur de bénéficier des limitations de responsabilité prévues dans les conventions internationales. Lorsque le transport constitue l'un des éléments du voyage à forfait, le transporteur est un prestataire de service pour les actes duquel le voyageur répond selon l'art. 14 al. 1 LVF. Selon la disposition en question, l'organisateur peut se prévaloir à l'égard du consommateur du régime de limitation de responsabilité dont bénéficie son prestataire de service en application d'une convention internationale.

6.2 La Convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (ci-après : CM) est entrée en vigueur pour la Suisse le 5 septembre 2005. Elle vise notamment à assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international. Elle protège non seulement les parties au contrat, mais toute personne à laquelle le droit interne applicable confère un

droit d'action. Ainsi, les ayants droit d'une victime décédée dans un accident aérien peuvent faire valoir, en droit suisse, un droit propre, indépendant des prétentions contractuelles du passager.

6.3 Puisque le voyageur répond tant de ses actes que de ceux de ses prestataires de services (art. 14 al. 1 LVF), le consommateur bénéficie d'une concentration de responsabilités envers son partenaire contractuel. Un problème de conflit positif entre la CM et la LVF se pose lorsque le voyage à forfait comprend une prestation de transport aérien, l'organisateur répondant de la mauvaise exécution du transport compris dans le contrat de voyage à forfait. Le voyageur qui affrète un aéronef est un transporteur contractuel au sens de la CM, mais uniquement pour ce qui concerne la prestation de transport aérien. Les autres prestations formant le voyage à forfait restent soumises à la LVF. Si l'organisateur se limite, par contre, à représenter un transporteur aérien et à combiner les prestations touristiques, il n'a pas la qualité de transporteur contractuel et le consommateur peut uniquement se prévaloir des règles de la LVF envers lui (Tran, *Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes*, thèse Genève 2013, p. 66 sv. et les réf.; Marchand, *op. cit.*, p. 278).

La question qui se pose est de savoir, lorsque le voyageur a le statut d'affréteur, si la CM permet au lésé de fonder une action autonome ou si ses dispositions servent seulement de cadre de responsabilité aux actions fondées sur le droit national. Le problème vient de la formulation de l'art. 29 CM qui n'est pas claire. Selon une partie de la doctrine, cet article rend les dispositions de la convention applicables de manière exclusive, en lieu et place des règles de responsabilité du droit national. Il permet d'éviter que les conditions de la CM soient "contournées par un recours aux actions du droit national" (cf. not. Tran, *op. cit.*, p. 141 et les réf.). Une autre partie de la doctrine soutient que l'art. 14 al. 3 LVF ne concerne que les limitations de responsabilité prévues par la CM, et non le régime de responsabilité qui reste, pour l'organisateur, celui de la LVF. Il n'implique notamment aucun accroissement de la responsabilité du voyageur à l'aune de la responsabilité du transporteur (Marchand, *op. cit.*, p. 257 et 278).

6.4 La controverse présente notamment un intérêt en matière de prescription.

Selon certains auteurs, en cas d'application des règles de la LVF la prétention du consommateur se prescrit par dix ans (art. 127 CO; cf.

not. Tercier/Bieri/Carron, op. cit., p. 867, n° 5848; Stauder, n. 5 Intro ad art. 14-16 LVF; contra : Roberto, n. 14 ad art. 14/15 LVF et n. 15 ad art. 12 LVF ainsi que les réf., pour qui le délai de prescription est de deux ans en application analogique de l'art. 371 al. 1 CO).

Si les dispositions de la CM s'appliquent, l'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport [art. 35 CM; la même règle est contenue dans le règlement (CE) N° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident]. Il s'agit d'un délai de péremption, et non de prescription, comme cela résulte du texte de la disposition, qui mentionne sans équivoque, d'une part, l'obligation pour le demandeur d'intenter une action dans le délai et, d'autre part, la sanction de la déchéance (cf. not. ATF 108 II 233 consid. 5a). Le mode de calcul est déterminé par la loi du tribunal saisi (art. 35 al. 2 CM). Puisque cette disposition est reprise par l'article 14 de l'ordonnance du 17 août 2005 sur le transport aérien (OTra), les prétentions en responsabilité découlant de transports nationaux sont soumises au même délai de deux ans (Tran, op. cit., p. 131).

6.5 L'art. 14 al. 3 LVF réserve, certes, les limitations à la réparation des dommages résultant de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite du contrat prévues dans des conventions internationales, comme la CM. Toutefois, cette réserve ne concerne pas l'application des règles de prescription de la CM, qui ne constituent pas des règles de limitation de la réparation des dommages (Marchand, loc. cit.). En effet, une disposition prévoyant un délai de déchéance, de prescription ou de péremption ne peut pas être qualifiée de disposition limitant la responsabilité; cette qualification ne peut s'appliquer qu'à une disposition restreignant matériellement la responsabilité et non pas à une disposition qui, comme l'art. 35 CM, règle sur le plan formel les conditions d'exercice de l'action en responsabilité (ATF 108 II 233 consid. 4c).

7. Dans sa réponse à l'appel, Y. Sàrl soutient que la LVF ne vise qu'à la seule protection du consommateur et non de ses proches. La défenderesse perd toutefois de vue que les règles du code des obligations doivent être prises en compte, si la LVF n'y déroge pas. Par renvoi de l'art. 99 al. 3 CO, la disposition de l'art. 47 CO trouve application en matière de responsabilité contractuelle et le voyageur doit réparer les

dommages dans la mesure où ils sont en relation de causalité avec des prestations touristiques déficientes (Tercier/Bieri/Carron, op. cit., p. 879, n° 5940). Les proches d'un défunt ont ainsi une prétention propre en réparation des souffrances morales qu'ils subissent en raison du décès ; il s'agit d'un cas de dommage réfléchi, dont le droit suisse prévoit qu'il soit couvert à certaines conditions. La LVF ne comporte aucune disposition contraire. Si l'on devait suivre la thèse de la société appelée, cela signifierait que le voyageur ne devrait répondre d'aucun préjudice moral en cas de décès de son cocontractant. Or, c'est la solution contraire qui prévaut (cf. not. Roberto, n. 10 ad art. 14/15 LVF; Marchand, op. cit., p. 252; Stauder, n. 8 ad art. 14 LVF).

8. De l'avis de la juge de district, l'action introduite est périmée puisque la société demanderesse n'a pas respecté le délai de deux ans de l'art. 35 CM.

Selon l'appelante, ce "délai spécial" n'est pas applicable en l'espèce. Elle soutient que les règles de la LVF sont applicables et que la responsabilité de la société appelée "reste soumise au délai de prescription applicable en matière contractuelle, qui est de dix ans".

8.1 Il ne ressort pas des actes de la cause que la société Y. Sàrl a affrété l'avion dans lequel A. a péri. Tout porte à penser que cette société s'est limitée à organiser la combinaison des prestations touristiques et ne s'est pas engagée à transporter elle-même ses clients. Il n'a jamais été allégué que la compagnie aérienne E. aurait mis à disposition du voyageur l'aéronef concerné avec son équipage. On déduit de la nationalité de la plupart des victimes que ce n'est sans doute pas Y. Sàrl, organisateur de voyages à taille réduite, qui aurait noué une relation contractuelle avec l'ensemble des huit touristes morts dans l'accident. Il incombait à la société défenderesse, qui se prévaut de la prescription, d'établir qu'elle avait le statut de transporteur contractuel et ne s'était pas contentée de représenter la compagnie aérienne B.; elle n'a rien établi à cet égard. Elle soutient même, dans sa réponse à l'appel, que la CM ne s'applique pas à la présente cause.

8.2 Sont donc exclusivement applicables, pour déterminer s'il y a prescription ou péremption, les règles de la LVF (cf., supra, consid. 6.3). Certes, l'art. 14 al. 3 LVF réserve les conventions internationales pour ce qui a trait aux limitations à la réparation des dommages. Comme déjà relevé, l'art. 35 CM ne constitue toutefois pas une disposition qui entre dans cette catégorie puisqu'elle ne fait que régler sur le plan

formel les conditions d'exercice de l'action en responsabilité (cf., supra, consid. 6.5).

L'exception de prescription ou de péremption élevée est dès lors rejetée.

9. X. Assurances réclame le paiement de 111 086 fr. au motif qu'elle aurait versé 15 000 € aux trois enfants, 9 000 € aux trois petites-filles et 7 500 € aux deux petits-fils de la défunte, ainsi que 2 902 € 40 à titre de frais d'obsèques et 250 € en remboursement du coût d'un suivi psychologique d'un des petits-enfants.

9.1 Dans le jugement entrepris, la juge de première instance relève de manière pertinente que, pour pouvoir prétendre à une indemnité pour tort moral et pour fixer celle-ci, les proches doivent établir une souffrance d'une gravité particulière, des relations étroites et harmonieuses avec le défunt, le montant de l'indemnité s'appréciant également en fonction de l'âge du défunt et de la situation financière des intéressés (Werro, n. 11 ss ad art. 47 CO). Ne sont des proches que les personnes qui vivaient dans l'entourage du défunt et entretenaient avec lui des relations étroites (ATF 138 III 157; Werro, La responsabilité civile, 3^e éd., 2017, p. 436, n° 1561). Ne font en principe pas partie du cercle des proches les petits-enfants du défunt.

Dans le cas d'espèce, les petits-enfants qui auraient été indemnisés par X. Assurances n'ont pas la légitimation pour agir en application de l'art. 47 CO contre la société défenderesse, puisqu'ils n'ont pas le statut de proches au sens de l'art. 47 CO. Pour ce qui concerne les trois enfants de la défunte, on ignore tout de leur situation, en particulier du degré de souffrance qu'ils auraient éprouvée; on ne sait pas s'ils entretenaient des relations harmonieuses avec leur mère et s'ils vivaient dans l'entourage de cette dernière. Le dossier est totalement muet à ce propos. Dans ces circonstances, il n'a nullement été établi que les enfants de la défunte remplissent les conditions pour que la défenderesse soit condamnée à leur verser une indemnité pour tort moral.

Quant aux frais d'obsèques (cf. art. 45 CO) et de suivi psychologique, aucune facture n'a été versée en cause qui permettrait de prouver l'existence d'un dommage et son montant.

Il sied par ailleurs de souligner, dans ce contexte, que les trois enfants de la défunte ont reçu 25 000 € chacun de la part de l'assureur du

transporteur aérien, propriétaire de l'aéronef dans lequel A. a péri. Cette indemnité a sans doute servi à les dédommager intégralement.

Dans ces circonstances, on ne peut considérer que les bénéficiaires des indemnités prétendument versées par X. Assurances sont titulaires d'une créance contre la défenderesse. La "subrogation" invoquée par X. Assurances ne déploie dès lors aucun effet, puisqu'il n'est pas établi que les enfants et les petits-enfants de la défunte sont créanciers de Y. Sàrl, l'appelante n'étant pas en mesure de faire valoir plus de droit que les prétendus créanciers, dont elle prétend prendre la place dans le rapport d'obligation envers le voyageur. Contrairement à ce que soutient X. Assurances dans son recours, ce n'est pas le "dommage" qu'elle aurait "subi" (soit le montant de 90 152 € 40 qu'elle aurait déboursé) qui est déterminant, mais bien celui que les proches de la défunte auraient pu faire valoir envers la société défenderesse.

9.2 En consultant Internet, on constate que de nombreux médias ont fait état de l'accident survenu dans le pays D. Les causes de l'accident n'ont, semble-t-il, pas pu être clairement identifiées. A notamment été évoqué le fait qu'un ou plusieurs oiseaux ("bird strike") auraient percuté l'aéronef lors du décollage. Le voyageur aurait dès lors pu se prévaloir des dispositions de l'art. 15 al. 1 let. c LVF, pour se libérer de son éventuelle responsabilité, en relevant qu'il ne pouvait pas prévoir un tel événement, assimilable à un cas de force majeure (cf., supra, consid. 5.3). Comme l'appelée n'a jamais fait valoir d'allégués en rapport à ce propos, il n'y a pas lieu d'examiner cette question, le sort de la cause étant quoi qu'il en soit déjà scellé.

En définitive, l'appel doit être rejeté, la demande ne pouvant être accueillie.