

## ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

22 novembre 2012 (\*)

«Transports aériens – Convention de Montréal – Article 22, paragraphe 2 – Responsabilité des transporteurs en matière de bagages – Limites en cas de destruction, de perte, d’avarie ou de retard des bagages – Bagage commun à plusieurs passagers – Enregistrement par un seul d’entre eux»

Dans l’affaire C-410/11,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE introduite par l’Audiencia Provincial de Barcelona (Espagne), par décision du 15 juin 2011, parvenue à la Cour le 1<sup>er</sup> août 2011, dans la procédure

**Pedro Espada Sánchez,**

**Alejandra Oviedo Gonzales,**

**Lucía Espada Oviedo,**

**Pedro Espada Oviedo**

contre

**Iberia Líneas Aéreas de España SA,**

LA COUR (troisième chambre),

composée de M<sup>me</sup> R. Silva de Lapuerta, faisant fonction de président de la troisième chambre, MM. K. Lenaerts, E. Juhász, J. Malenovský et D. Šváby (rapporteur), juges,

avocat général: M. J. Mazák,

greffier: M<sup>me</sup> M. Ferreira, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l’audience du 23 mai 2012,

considérant les observations présentées:

- pour M. Espada Sánchez e.a., par M<sup>es</sup> C. Chulio Purroy et D. Miró García, abogados,
- pour Iberia Líneas Aéreas de España SA, par M<sup>es</sup> J. Fillat Boneta et M. Fillat Torné, abogados,
- pour le gouvernement allemand, par M. T. Henze et M<sup>me</sup> J. Kemper, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, par M<sup>me</sup> S. Pardo Quintillán et M. K. Simonsson, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocat général entendu, de juger l’affaire sans conclusions,

rend le présent

## Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 22, paragraphe 2, 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 (JO L 194, p. 38, ci-après la «convention de Montréal»).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Espada Sánchez, M<sup>me</sup> Oviedo Gonzáles et leurs deux enfants mineurs, Lucía et Pedro, à la compagnie aérienne Iberia Líneas Aéreas de España SA (ci-après «Iberia»), au sujet du préjudice résultant de la perte de bagages enregistrés à l'occasion d'un transport aérien effectué par cette compagnie.

### Le cadre juridique

#### *La convention de Montréal*

- 3 Au troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal, les États parties à cette convention «reconnais[sent] l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation».
- 4 Aux termes du cinquième alinéa dudit préambule:  
  
«[...] l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts [...]»
- 5 L'article 3, paragraphe 3, de la convention de Montréal, intitulé «Passagers et bagages», dispose:  
  
«Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.»
- 6 L'article 17 de cette convention, intitulé «Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages», énonce à ses paragraphes 2 et 4:

«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.

[...]

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

- 7 L'article 22 de ladite convention établissant les «limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises», dans sa version applicable aux faits au principal, dispose à son paragraphe 2:

«Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.»

#### *La réglementation de l'Union*

- 8 La convention de Montréal est entrée en vigueur, en ce qui concerne la Communauté, le 28 juin 2004.

- 9 Selon le considérant 1 de la décision 2001/539:

«Il convient que les transporteurs aériens de la Communauté européenne réalisent leurs opérations en vertu de règles claires et uniformes concernant leur responsabilité en cas de dommages, et que ces règles soient les mêmes que celles qui s'appliquent aux transporteurs des pays tiers.»

- 10 L'article 1<sup>er</sup> du règlement (CE) n° 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 (JO L 285, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, ci-après le «règlement n° 2027/97»), énonce:

«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. [...]»

- 11 L'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 2027/97 est libellé en ces termes:

«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.»

- 12 Selon le considérant 12 du règlement n° 889/2002, «[d]es limites uniformes de responsabilité en cas de perte, détérioration ou destruction des bagages et pour les dommages occasionnés par des retards, s'appliquant à toutes les opérations réalisées par les transporteurs communautaires, constitueront des règles simples et claires tant pour les passagers que pour les compagnies aériennes et permettront aux passagers de déterminer si une assurance supplémentaire est nécessaire».

#### **Le litige au principal et la question préjudicielle**

- 13 M. Espada Sánchez, M<sup>me</sup> Oviedo Gonzáles et leurs deux enfants mineurs, ont, le 1<sup>er</sup> août 2008, embarqué sur un vol de la compagnie Iberia reliant Barcelone (Espagne) à Paris (France). Les bagages de cette famille de quatre personnes étaient répartis dans deux valises. Celles-ci ont été perdues au cours du vol et n'ont pas été retrouvées.

- 14 De ce fait, les quatre passagers réclament à Iberia, au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, des dommages-intérêts d'un montant de 4 400 euros, correspondant à 4 000 droits de tirage spéciaux (ci-après les «DTS»), soit 1 000 DTS pour chaque passager.
- 15 Par jugement du 18 mars 2010, le Juzgado Mercantil n° 2 de Barcelona a accueilli partiellement leur demande et condamné Iberia à verser la somme de 600 euros assortie des intérêts légaux.
- 16 Saisie en appel de ce jugement, l'Audiencia Provincial de Barcelona éprouve des doutes quant à l'interprétation de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal. À cet égard, elle relève qu'il n'est pas exclu que cette disposition, lue à lumière de l'article 3, paragraphe 3, de cette convention, impose que seul le passager ayant obtenu la fiche d'identification visée par cette dernière disposition ait droit à une indemnisation en cas de perte de bagage.
- 17 Dans ces conditions, l'Audiencia Provincial de Barcelona a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
  - «1) La limite de 1 000 [DTS] par passager, fixée à l'article 22, paragraphe 2, de la [convention de Montréal], relative à la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte ou avarie des bagages, combinée à l'article 3, paragraphe 3, de cette même convention, doit-elle être interprétée comme représentant un plafond applicable à chacun des passagers lorsque plusieurs passagers voyagent ensemble et enregistrent conjointement leurs bagages communs, nonobstant le fait que le nombre de valises enregistrées soit inférieur au nombre de passagers effectifs?
  - 2) Ou bien, au contraire, la limite d'indemnisation fixée à ladite disposition doit-elle être interprétée en ce sens que, pour chaque article de bagage enregistré, il ne peut exister qu'un seul passager en droit d'exiger l'indemnisation et que, par conséquent, le plafond d'indemnisation est fixé pour un seul passager, même s'il est établi que la valise perdue est couverte par une unique fiche d'identification correspondant à plus d'un seul passager?»

### **Sur les questions préjudicielles**

- 18 Par ses questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lu ensemble avec l'article 3, paragraphe 3, de celle-ci, doit être interprété en ce sens que le droit à indemnisation et la limite de responsabilité du transporteur en cas de perte de bagages s'appliquent également au passager qui réclame l'indemnisation au titre de la perte d'un bagage enregistré au nom d'un autre passager.
- 19 À titre liminaire, il importe de rappeler que l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 2027/97 dispose que la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers aériens et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relative à cette responsabilité.
- 20 Les dispositions de cette convention faisant partie intégrante, à partir de l'entrée en vigueur de celle-ci, de l'ordre juridique de l'Union, la Cour est donc compétente pour statuer à titre préjudiciel sur son interprétation, dans le respect des règles d'interprétation du droit international général qui s'imposent à l'Union (voir, en ce sens, arrêts du 25 février 2010, Brita, C-386/08, Rec. p. I-1289, points 39 à 42, et du 6 mai 2010, Walz, C-63/09, Rec. p. I-4239, points 20 et 22 ainsi que jurisprudence citée).

- 21 À ce dernier égard, la Cour a déjà jugé que, bien qu'elle ne lie ni l'Union ni tous les États membres, la convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 reflète les règles du droit coutumier international, qui, en tant que telles, lient les institutions de l'Union et font partie de son ordre juridique (arrêt Brita, précité, point 42).
- 22 Ainsi, l'article 31 de cette convention précise qu'un traité doit être interprété de bonne foi, suivant le sens ordinaire à attribuer à ses termes dans leur contexte, et à la lumière de son objet et de son but (arrêts du 15 juillet 2010, Hengartner et Gasser, C-70/09, Rec. p. I-7233, point 36 et jurisprudence citée, ainsi que Walz, précité, point 23 et jurisprudence citée).
- 23 Il résulte, en substance, de l'article 17, paragraphe 2, de la convention de Montréal que le transporteur est responsable, notamment, du dommage survenu en cas de perte de bagages. L'article 22, paragraphe 2, de cette même convention dispose, notamment, que, «dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de [...] perte [...] est limitée à [...] 1000 [DTS] par passager».
- 24 Il découle des dispositions évoquées au point précédent que, d'une part, c'est le dommage survenu en cas de perte de bagages transportés qui déclenche la mise en jeu de la responsabilité du transporteur aérien et que, d'autre part, c'est le passager qui a droit à réparation du dommage subi, dans les limites qui y sont fixées.
- 25 En outre, il ressort de l'article 17, paragraphe 2, de la convention de Montréal que le transporteur aérien est responsable des dommages liés à la perte de l'ensemble des bagages appartenant aux passagers, tant enregistrés que non enregistrés. Ce constat est également confirmé par l'emploi, sans précision supplémentaire, à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, du terme «bagages», défini à l'article 17, paragraphe 4, de cette même convention, comme visant, à défaut de dispositions contraires, «les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés».
- 26 Cette interprétation ne saurait être remise en cause par l'article 3, paragraphe 3, de la convention de Montréal aux termes duquel «le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré». Contrairement à ce que soutiennent Iberia et la Commission européenne, cette disposition se limite, ainsi que l'a fait valoir à juste titre le gouvernement allemand, à imposer au transporteur aérien une obligation d'identification des bagages enregistrés et ne saurait permettre d'inférer que le droit à indemnisation en cas de perte de bagages et la limitation y afférente, visés à l'article 22, paragraphe 2, de cette convention, vaudraient uniquement au profit des passagers ayant enregistré un ou plusieurs bagages.
- 27 Ainsi, les dispositions pertinentes de la convention de Montréal doivent être interprétées en ce sens que, lues ensemble, le transporteur aérien doit être considéré comme responsable pour indemniser un passager, en cas de perte d'un bagage enregistré au nom d'un autre passager ayant emprunté le même vol, dans la mesure où dans ce bagage perdu se trouvaient les objets de ce premier passager dont la perte est constitutive du dommage qu'il a subi. En conséquence, non seulement le passager ayant enregistré individuellement son propre bagage, mais également celui dont les objets se trouvaient dans le bagage enregistré par un autre passager ayant emprunté le même vol se voient reconnaître par la convention de Montréal, en cas de perte de ces objets, un droit individuel à indemnisation, selon les modalités fixées à la première phrase de l'article 17, paragraphe 2, de cette convention, et dans les limites fixées à l'article 22, paragraphe 2, de celle-ci.
- 28 Cette conclusion est d'ailleurs confirmée par les objectifs qui ont présidé à l'adoption de la convention de Montréal.

- 29 À cet égard, il y a lieu de rappeler que le troisième alinéa du préambule de ladite convention reconnaît «l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation». Or, ces deux objectifs seraient nécessairement remis en cause si le passager dont les objets se trouvaient dans le bagage enregistré par un autre passager ayant emprunté le même vol ne pouvait obtenir, à titre personnel, aucune réparation du dommage qu'il a subi en cas de perte de ces derniers.
- 30 De plus, compte tenu de ces objectifs, les parties à ladite convention ont décidé de prévoir un régime de responsabilité stricte qui implique toutefois que soit préservé un «équilibre équitable des intérêts», notamment en ce qui concerne les intérêts des transporteurs aériens et ceux des passagers (voir arrêt Walz, précité, points 31 et 33). Afin de préserver un tel équilibre, la convention de Montréal prévoit, dans certaines hypothèses – notamment, aux termes de l'article 22, paragraphe 2, de celle-ci, en cas de destruction, perte, avarie ou retard de bagages –, de limiter l'obligation de responsabilité incombant aux transporteurs aériens, la limitation de l'indemnisation en résultant devant s'appliquer «par passager» (voir arrêt Walz, précité, point 34).
- 31 Or, tel ne serait pas le cas si les objets d'un passager se trouvant dans le bagage d'un autre passager et enregistré par ce dernier devaient être exclus du droit à indemnisation prévu par ladite convention, au motif que ledit bagage n'a pas été enregistré par ce premier passager.
- 32 Par ailleurs, il ne saurait être valablement soutenu que la reconnaissance du droit à indemnisation prévu à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal au passager dont les objets se trouvaient dans le bagage enregistré par un autre passager porterait atteinte à l'équilibre équitable des intérêts, en ce qu'elle aurait pour conséquence d'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, et serait, partant, contraire à cette convention.
- 33 À cet égard, tout d'abord, il doit être relevé qu'une telle reconnaissance ne fait nullement obstacle à la possibilité pour les transporteurs aériens d'identifier et de calculer clairement, par passager, la charge de réparation susceptible de s'imposer à eux.
- 34 Ensuite, cette charge potentielle ne saurait être considérée comme compromettant ou paralysant l'activité économique desdits transporteurs. En effet, il convient de souligner que les limitations de responsabilité évoquées au point 29 du présent arrêt jouent au bénéfice des transporteurs aériens et que, s'agissant des bagages, la limite prévue constitue, en application de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, un plafond d'indemnisation, qui ne saurait donc être acquis de plein droit et forfaitairement à tout passager en cas de perte de ses bagages. Par ailleurs, conformément à l'article 17, paragraphe 2, de cette convention, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages.
- 35 Il y a lieu, enfin, de rappeler que, aux fins de l'indemnisation prévue à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, il appartient aux passagers concernés, sous le contrôle du juge national, d'établir à suffisance de droit le contenu des bagages égarés ainsi que le fait que le bagage enregistré au nom d'un autre passager contenait effectivement les objets d'un autre passager ayant emprunté le même vol. À cet égard, le juge national peut tenir compte du fait que ces passagers sont membres d'une même famille, ont acheté leurs billets ensemble ou encore se sont enregistrés au même moment.
- 36 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre aux questions posées que l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lu ensemble avec l'article 3, paragraphe 3, de celle-ci, doit être interprété en ce sens que le droit à indemnisation et la limite de

responsabilité du transporteur en cas de perte de bagages s'appliquent également au passager qui réclame cette indemnisation au titre de la perte d'un bagage enregistré au nom d'un autre passager dès lors que ce bagage perdu contenait effectivement les objets du premier passager.

### Sur les dépens

- 37 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit:

**L'article 22, paragraphe 2, 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, lu ensemble avec l'article 3, paragraphe 3, de ladite convention, doit être interprété en ce sens que le droit à indemnisation et la limite de responsabilité du transporteur en cas de perte de bagages s'appliquent également au passager qui réclame cette indemnisation au titre de la perte d'un bagage enregistré au nom d'un autre passager dès lors que ce bagage perdu contenait effectivement les objets du premier passager.**

Signatures

---

\* Langue de procédure: l'espagnol.