



Date de réception : 25/03/2015

Observations de l'Allemagne

Affaire C-429/14\*

**Pièce déposée par:**

République fédérale d'Allemagne

**Nom usuel de l'affaire:**

Air Baltic Corporation

**Date de dépôt:**

7 janvier 2015

---

\* Langue de procédure: le lituanien.

## Observations

dans l'affaire C-429/14

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle soumise à la Cour de justice de l'Union européenne par le Lietuvos aukščiausiasis teismas (Cour suprême de Lituanie, Lituanie) par ordonnance du 16 septembre 2014, dans le cadre de la procédure opposant devant ce dernier

la société Air Baltic Corporation AS

à

la Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba  
(Service des enquêtes spéciales de la République de Lituanie),

nous formulons les observations suivantes, au nom du gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et en vertu du pouvoir qui nous a été conféré, comme en atteste le mandat joint, **[Or. 2]**

### Table des matières

I – Les faits et la procédure	3
II – En droit	4
1 – Absence, dans la convention de Montréal, de règle concernant le droit à réparation	5
a) Le texte de la convention de Montréal ne règle pas la question du droit à réparation	5
b) Aucune règle restrictive quant au droit à réparation ne découle de l'objet et de la finalité de la convention de Montréal	7
c) Conclusion intermédiaire: la question du droit à réparation est régie par le droit national applicable	8
2 – Absence, dans la convention de Montréal, de règle relative au préjudice réparable de tiers	9
a) Le texte de la convention de Montréal ne règle pas la question du préjudice réparable	9
b) Aucune règle restrictive quant au préjudice réparable ne découle de l'objet et de la finalité de la convention de Montréal	10
III – Conclusion	10

## I – Les faits et la procédure

- 1 Le Lietuvos aukščiausiasis teismas a déféré à la Cour les questions préjudicielles reproduites ci-après, relatives à l'interprétation des articles 19, 22 et 29 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999 (ci-après la «convention de Montréal» ou la «convention»):
  - «1) Convient-il de comprendre et interpréter les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal en ce sens que le transporteur aérien est responsable envers les tiers, et notamment l'employeur d'un passager (une personne morale, avec laquelle il a conclu un contrat de transport international de passagers), du préjudice résultant d'un retard de vol, en raison duquel le demandeur (l'employeur) a encouru des dépenses supplémentaires (par exemple, a dû verser des indemnités journalières de mission)?
  - 2) Si la réponse à la première question est négative, convient-il de comprendre et interpréter l'article 29 de la convention de Montréal en ce sens que ces tiers peuvent agir contre le transporteur aérien sur d'autres fondements, par exemple celui du droit national?»
- 2 Les faits à l'origine du litige sont les suivants: la partie demanderesse au principal en première instance (ci-après également la «partie demanderesse») réclame à la compagnie aérienne défenderesse au principal en première instance (ci-après également la «partie défenderesse») une somme de 1 168,53 LTL à titre de dommages-intérêts. Elle fait valoir que, en raison d'une faute imputable à la partie défenderesse, la mission de deux employés de la partie demanderesse s'était prolongée de 14 heures et 50 minutes [Or. 3] et que, de ce fait, elle avait été obligée de payer le montant précité à titre d'indemnités journalières de mission ainsi que de cotisations de sécurité sociale. La partie demanderesse avait acheté les billets par l'intermédiaire d'une agence de voyages. Selon les informations de voyage indiquées sur les billets, le départ de Vilnius était prévu le 16 janvier 2011 à 9h55, l'arrivée à Bakou le 16 janvier 2011 à 20h40 (heure de Lituanie). Il était en outre prévu que le transporteur effectuant le trajet Vilnius-Riga-Moscou serait la partie défenderesse. Le 16 janvier 2011, les employés ont décollé de l'aéroport de Vilnius à bord d'un avion de la partie défenderesse comme prévu à 9h55 et sont arrivés à Riga à 10h50. Leur voyage ne s'est poursuivi à destination de Moscou, avec un avion de la partie défenderesse, qu'à 18h10, au lieu de 12h15. La partie défenderesse n'a pas indiqué les raisons du retard. L'arrivée à Moscou a eu lieu à 20h30. Les employés de la partie demanderesse n'ont pas pu prendre le vol de correspondance à destination de Bakou, lequel partait à 20h40. Pour cette raison, ils ont été transférés sur un vol partant de Moscou le 17 janvier 2011. La partie défenderesse n'a pas mis de chambre d'hôtel à la disposition des deux personnes, qui ont donc passé la nuit du 16 au 17 janvier 2011 dans la salle d'attente de l'aéroport de Moscou. Ce n'est que le 17 janvier 2011 à 14h30 que les

employés de partie demanderesse sont arrivés à Bakou. Par jugement du 30 novembre 2012, le tribunal saisi en première instance a fait droit à la demande de la partie demanderesse. Le tribunal n'a sciemment pas appliqué le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO L 46, p. 1). Comme l'action de la partie demanderesse tendait à une réparation individualisée du préjudice subi, le tribunal a appliqué la convention de Montréal. Le jugement rendu en première instance a été confirmé en appel. La juridiction d'appel a motivé sa décision notamment par le fait que l'article 19 de la convention de Montréal prévoyait la responsabilité du transporteur en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers et ne fermait pas la possibilité à la partie demanderesse d'exiger réparation du préjudice subi par elle. L'article 1<sup>er</sup> de la convention de Montréal stipulait que celle-ci s'appliquait à tout transport international de personnes. En l'occurrence, c'était la partie demanderesse qui avait acheté les titres de voyage, qui avait payé le prix du voyage de ses employés et donc conclu un contrat avec la partie défenderesse. La partie demanderesse avait subi un préjudice. La partie défenderesse n'avait pas contesté ce préjudice. La juridiction d'appel en a conclu que la partie demanderesse était, en vertu de l'article 19 de la convention de Montréal, en droit d'exiger la réparation de son préjudice. Au stade du pourvoi en cassation, la compagnie aérienne défenderesse au principal cherche toujours à obtenir le rejet de l'action intentée à son encontre. Elle fait valoir que seuls les passagers effectivement transportés peuvent agir en réparation en vertu de la convention de Montréal.

Dans ces conditions, la juridiction de renvoi a soumis à la Cour les questions reproduites ci-dessus. **[Or. 4]**

## **II – En droit**

- 3 Par sa première question, la juridiction de renvoi cherche à savoir si, en application des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal, le transporteur est tenu de réparer le préjudice résultant d'un retard dans le transport aérien outre au passager également à des tiers, tels que l'employeur du passager dans l'affaire au principal. Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande ensuite si des tiers, tels que l'employeur dans l'affaire au principal, peuvent réclamer au transporteur réparation du préjudice sur le fondement du droit national.
- 4 Le gouvernement allemand comprend les deux questions préjudicielles en ce sens que la juridiction de renvoi souhaite concrètement savoir qui, dans des situations relevant du champ d'application de la convention de Montréal, peut prétendre à réparation en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport aérien, quel préjudice peut donner lieu à réparation et quelles sont les règles applicables à cet

égard, à savoir la convention de Montréal elle-même ou le droit national. Le gouvernement allemand répondra dès lors aux deux questions ensemble.

- 5 En réponse aux questions préjudicielles, le gouvernement allemand est d'avis que la convention de Montréal ne tranche justement pas la question du droit à réparation et ne limite pas le cercle des personnes pouvant prétendre à réparation aux seuls passagers. La question du droit à réparation est, au contraire, régie par le droit national applicable. Le gouvernement allemand considère en outre que la convention de Montréal ne règle pas non plus la question du préjudice donnant lieu à réparation. En l'absence de règle dans la convention de Montréal, cette question est également régie par le droit national applicable.

*1 – Absence, dans la convention de Montréal, de règle concernant le droit à réparation*

- 6 Selon le gouvernement allemand, ni l'article 19, ni aucune autre disposition, de la convention de Montréal ne règle expressément la question de savoir qui est en droit d'agir en réparation d'un préjudice résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers. Dès lors qu'elle n'est pas réglée dans la convention de Montréal, la question du droit à réparation est régie par le droit national applicable.
- 7 La convention de Montréal, signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 sur le fondement de l'article 300, paragraphe 2, CE, a été approuvée par décision du Conseil **[Or. 5]** du 5 avril 2001<sup>1</sup> et est entrée en vigueur, en ce qui concerne la Communauté, le 28 juin 2004. Selon une jurisprudence constante de la Cour, les dispositions de cette convention font, à partir de cette date, partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union<sup>2</sup>.
- a) Le texte de la convention de Montréal ne règle pas la question du droit à réparation
- 8 Selon le gouvernement allemand, il ressort déjà du texte des articles 1<sup>er</sup>, 19, 22 et 29 de la convention de Montréal que celle-ci laisse ouverte la question du droit à réparation.
- 9 Aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de la convention de Montréal, cette convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Les paragraphes 2 à 4 de ce même article explicitent la notion de transport. La convention a ainsi pour objet central le transport de personnes ou de biens. L'article 1<sup>er</sup> de la convention de

<sup>1</sup> – Décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001, concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) (JO L 194, p. 38).

<sup>2</sup> – Voir arrêts du 30 avril 1974, Haegeman (181/73, Rec. p. 449, point 5); du 30 septembre 1987, Demirel (12/86, Rec. p. 3719, point 7), et du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403, point 36).

Montréal ne contient en revanche aucun élément susceptible de servir d'indice aux fins de la question de savoir qui peut prétendre à réparation en cas de transport.

- 10 Comme la Cour l'a déjà jugé à plusieurs reprises, les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal réglementent les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages-intérêts du transporteur fautif<sup>3</sup>. Ces dispositions, non plus, ne contiennent aucun élément permettant de déterminer la personne pouvant prétendre à réparation.
- 11 En vertu de l'article 19 de la convention de Montréal, le transporteur est responsable du dommage résultant du retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. De l'article 19 de la convention de Montréal ressort donc la cause de la survenance du dommage, à savoir le retard dans le transport aérien. Le texte de l'article 19 de la convention de Montréal précise également la personne qui en répond, à savoir le transporteur. La circonstance que la responsabilité du fait d'un retard [Or. 6] joue notamment s'agissant du transport aérien de passagers ne signifie pas que (seul) le passager puisse prétendre à réparation. L'énumération «de passagers, de bagages ou de marchandises» renvoie en effet aux différents types de transport relevant de la convention de Montréal. Déjà la circonstance que l'article 19 de la convention de Montréal prévoit un droit à réparation non pas uniquement du fait d'un retard dans le transport de passagers, mais aussi en cas de retard dans le transport de marchandises, plaide en faveur de ce que cette disposition ne limite pas le cercle des titulaires d'un droit à réparation aux seuls passagers. L'article 19 de la convention de Montréal ne se prononce donc pas sur la question de savoir qui peut prétendre à réparation.
- 12 L'article 22 de la convention de Montréal ne fournit pas davantage une indication concernant le droit à réparation, il prévoit une limitation de la responsabilité en cas de retard. Il découle de de l'article 22, paragraphe 1, de la convention de Montréal que, en cas de dommage résultant d'un retard, au sens de l'article 19, dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager\*. Une nouvelle fois, il résulte de la référence aux personnes et passagers uniquement que cette disposition s'applique si des dommages surviennent lors du transport de personnes. La personne pouvant prétendre à réparation n'est en revanche pas précisée.

<sup>3</sup> – Arrêts IATA et ELFAA (précité, point 32) et du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rec. p. I-11061, point 32).

\* – Ndt: traduction littérale de la version allemande («[f]ür Verspätungsschäden im Sinne des Artikels 19 haftet der Luftfrachtführer bei der Beförderung von Personen nur bis zu einem Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten je Reisenden»), «[e]n cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager» dans la version française de la convention.

- 13 Par ailleurs, l'article 29 de la convention de Montréal, consacré au «principe des recours», est particulièrement clair. Le texte du premier membre de phrase dudit article cite plusieurs bases juridiques sur lesquels la réparation peut être fondée («en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause»). Toutes ces bases juridiques peuvent en principe servir de fondement à une action du passager lui-même ou à une action de tiers ayant subi un préjudice. Le texte du deuxième membre de la première phrase de l'article 29 de la convention de Montréal est cependant plus clair encore. Celui-ci laisse en effet la question du droit à réparation expressément ouverte, en ajoutant au sujet de l'action en dommages-intérêts, y compris en vertu de la convention de Montréal, la précision «sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs».
- 14 Enfin, le texte de l'article 36, paragraphe 2, de la convention de Montréal laisse lui aussi à penser que la convention ne règle elle-même pas la question du droit à réparation. Il semble au contraire ressortir dudit article 36, paragraphe 2, qu'il soit possible que d'autres personnes peuvent également prétendre à réparation. En effet, ladite disposition prévoit que, en cas de transport, soit le passager, soit l'«autre personne pouvant prétendre à réparation \*», ne pourront agir que contre le transporteur ayant effectué le transport. **[Or. 7]**
- 15 Selon le gouvernement allemand, il ne ressort donc du texte de la convention de Montréal aucune restriction en ce sens que seul le passager lui-même pourrait agir contre le transporteur en réparation d'un préjudice résultant d'un retard.
- b) Aucune règle restrictive quant au droit à réparation ne découle de l'objet et de la finalité de la convention de Montréal
- 16 Selon le gouvernement allemand, aucune restriction en ce sens que, en vertu de la convention de Montréal, seul le passager lui-même pourrait réclamer réparation du dommage résultant d'un retard dans le transport ne résulte, non plus, de l'économie de la convention de Montréal, de son objet ou de sa finalité.
- 17 Ainsi qu'il ressort de son préambule, la convention de Montréal a tout d'abord pour objectif d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation intégrale \*\*.
- 18 Du fait de ce rattachement à la protection des intérêts des consommateurs, la convention possède un champ d'application large. Il englobe tous les intérêts des consommateurs susceptibles d'être affectés par le transport aérien. Ce sont, avant

\* – Ndt: traduction littérale de la version allemande («der Reisende oder die sonst anspruchsberechtigte Person»), «le passager ou ses ayants droit» dans la version française de la convention.

\*\* – Ndt: traduction littérale de la version allemande («Grundsatz des vollen Ausgleichs»), «principe de réparation» dans la version française de la convention.



tout, les intérêts des personnes transportées elles-mêmes. Il est cependant également concevable que les intérêts de personnes qui n'ont pas été elles-mêmes transportées soient affectés du fait du transport aérien d'autres personnes. Selon le gouvernement allemand, il serait inconciliable avec cet objectif si les tiers ne pouvaient pas réclamer réparation des dommages résultant d'un retard dans le transport aérien. On pourrait par exemple s'imaginer que, en vertu du droit national, ce ne soit pas passager lui-même qui est titulaire du droit à réparation, mais un tiers, notamment parce que le dommage résultant du retard est survenu dans le chef du tiers, non dans celui du passager lui-même. Pour l'objectif de protection des intérêts des consommateurs, cela ne saurait faire une différence de savoir si les dépenses engendrées par un retard dans le transport aérien sont supportés par le passager ou par un tiers.

- 19 Selon le gouvernement allemand, rien d'autre ne découle du deuxième objectif de la convention de Montréal, à savoir d'assurer l'équilibre entre les intérêts des consommateurs et ceux du transporteur<sup>4</sup>. Afin de [Or. 8] préserver cet équilibre des intérêts, l'article 22 de la convention de Montréal limite la responsabilité du transporteur en plafonnant le montant de la réparation due. La mise en équilibre des intérêts prend dans la convention la forme d'un plafonnement du montant de l'indemnisation due. L'équilibre des intérêts ainsi assuré ne comporte en revanche aucune restriction du cercle des personnes pouvant prétendre à réparation.
- 20 En effet, selon le gouvernement allemand, la limitation édictée à l'article 22, paragraphe 1, de la convention de Montréal s'applique également lorsque, en vertu du droit national, un tiers peut prétendre à réparation d'un dommage résultant d'un retard dans le transport aérien au titre de l'article 19 de la convention de Montréal. Cela découle déjà de l'article 29 de la convention de Montréal, aux termes duquel toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par cette même convention. Partant, la limitation de responsabilité joue en faveur du transporteur également dans le cadre d'actions introduites par des tiers et cette charge potentielle ne saurait être considérée comme compromettant ou paralysant l'activité économique des transporteurs<sup>5</sup>.
- c) Conclusion intermédiaire: la question du droit à réparation est régie par le droit national applicable
- 21 Selon le gouvernement allemand, la convention de Montréal laisse donc ouverte la question du droit à réparation et ne restreint pas le cercle des personnes pouvant prétendre à réparation aux seuls passagers. En l'absence de règles y afférentes dans la convention de Montréal, la question du droit à réparation est donc régie par le droit national applicable.

<sup>4</sup> – Arrêt de la Cour du 22 novembre 2012, Espada Sánchez e.a. (C-410/11, non encore publié au Recueil, point 30).

<sup>5</sup> – Arrêt Espada Sánchez e.a., précité, point [34].

2 – *Absence, dans la convention de Montréal, de règle relative au préjudice réparable de tiers*

- 22 Le gouvernement allemand est par ailleurs d’avis que la convention de Montréal ne règle pas la question du préjudice réparable. La question de savoir si le transporteur doit réparer le préjudice subi par un tiers du fait d’un retard dans le transport ou est uniquement tenu de réparer le préjudice né directement dans le chef du passager est donc également régie par le droit national applicable. [Or. 9]
- a) Le texte de la convention de Montréal ne règle pas la question du préjudice réparable
- 23 La convention de Montréal ne contient aucun élément susceptible de servir d’indice pour la question du préjudice réparable. Selon le texte même de l’article 19 de la convention, celui-ci concerne uniquement la cause de la survenance du dommage. Le dommage doit ainsi résulter d’un retard dans le transport. Il n’en ressort aucune indication concernant le point de savoir quel préjudice peut donner lieu à réparation.
- 24 Selon le gouvernement allemand, l’article 22 de la convention n’édicte pas davantage de restriction concernant le préjudice réparable. Il est certes exact que la version en langue française, «en cas de dommage subi par des passagers», laisse à penser qu’il s’agit uniquement de la réparation de dommages subis par le passager lui-même. Ce n’est en revanche pas le cas de la version en langue anglaise, laquelle déclare, sans la moindre restriction, «in the case of damage caused by delay».
- 25 À cet égard, conformément à une jurisprudence constante de la Cour, la nécessité d’une application et, dès lors, d’une interprétation uniformes des dispositions du droit de l’Union exclut que, en cas de doute, le texte d’une disposition soit considéré isolément dans une de ses versions; il doit, au contraire, être interprété et appliqué à la lumière des versions établies dans les autres langues officielles<sup>6</sup>. Selon le gouvernement allemand, cela s’applique mutatis mutandis également à la convention internationale de Montréal, qui fait partie de l’ordre juridique de l’Union, en ce qui concerne les langues faisant foi de la convention qui sont également langues officielles de l’Union.
- 26 Par ailleurs, l’article 22 de la convention de Montréal n’est pas la norme juridique qui fonde le droit à réparation, il se borne à limiter la responsabilité en plafonnant le montant de la réparation due. Or, ni de la version anglaise («The carrier is liable for damage occasioned by delay»), ni de la version française («Le transporteur est responsable du dommage résultant d’un retard») de l’article 19 de la convention

<sup>6</sup> – Arrêts du 12 novembre 1969, Stauder (29/69, Rec. p. 419, point 3); du 2 avril 1998, EMU Tabac e.a. (C-296/95, Rec. p. I-1605, point 36), et du 19 avril 2007, Profisa (C-63/06, Rec. p. I-3239, point 13).

Montréal, il ne ressort que seuls les dommages subis par le passager lui-même puissent donner lieu à réparation. **[Or. 10]**

b) Aucune règle restrictive quant au préjudice réparable ne découle de l'objet et de la finalité de la convention de Montréal

- 27 Selon le gouvernement allemand, il n'est pas non plus possible de déduire de l'objet et de la finalité de la convention de Montréal une règle concernant le préjudice réparable et, dès lors, une restriction au seul préjudice immédiat du passager.
- 28 Ainsi qu'il a déjà été exposé, l'objet et la finalité de la convention de Montréal reposent sur la prémisse que la protection des intérêts des consommateurs exige la réparation intégrale du dommage. Selon le gouvernement allemand, cela plaide justement contre une limitation du préjudice réparable. Il serait incompatible avec cet objectif de la convention de Montréal de restreindre le préjudice réparable au dommage immédiat subi par le passager.
- 29 Ainsi qu'il a déjà été exposé, la convention prévoit de plus une limitation de la responsabilité, en faveur du transporteur et afin de préserver l'équilibre des intérêts, non pas en fonction de la nature du dommage, mais, à son article 22, uniquement en fonction du montant du dommage. Selon le gouvernement allemand, du fait de cette limitation de la responsabilité, qui joue également s'agissant des dommages subis par des tiers, l'équilibre des intérêts exigé par la convention de Montréal ne requiert pas de restreindre le préjudice réparable aux seuls dommages subis par le passager pour réaliser.

### **III – Conclusion**

- 30 Le gouvernement allemand propose de répondre comme suit aux questions préjudicielles:

**«Il convient d'interpréter les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal en ce sens qu'ils ne font pas obstacle à ce qu'un tiers fasse valoir un droit à réparation des dommages qu'il a subis du fait d'un retard dans le transport au sens de l'article 19 de ladite convention.**

**Il appartient au juge national de vérifier au regard du droit national applicable si un tiers qui n'est pas lui-même passager est une personne pouvant prétendre à réparation ainsi que le caractère réparable du préjudice subi par ce tiers.»**

[signature]  
Möller