



Date de réception : 25/03/2015

Observations de la Lituanie

Affaire C-429/14*

Pièce déposée par:

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE

Nom usuel de l'affaire:

AIR BALTIC CORPORATION

Date de dépôt:

7 janvier 2015

À LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE

OBSERVATIONS ÉCRITES DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE

présentées, en vertu de l'article 23, deuxième alinéa, du statut de la Cour, par le gouvernement de la République de Lituanie, représenté par M. Deividas Kriaučiūnas, directeur général du département de droit européen près le ministère de la Justice de la République de Lituanie, et M^{me} Aistė Svinkūnaitė, juriste au département de droit européen,

DANS L'AFFAIRE C-429/14

ayant pour objet la demande de décision préjudicielle soumise à la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la «Cour») le 16 septembre 2014 par le Lietuvos aukščiausiasis teismas, relative à l'interprétation des dispositions de la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (ci-après la «convention de Montréal» ou la «convention»). [Or. 2]

Le gouvernement de la République de Lituanie a l'honneur de présenter ci-dessous à la Cour de justice de l'Union européenne ses observations écrites dans l'affaire *Air Baltic Corporation*, C-429/14:

* Langue de procédure: le lituanien.

I. Les questions posées par la juridiction nationale

- 1 Le Lietuvos aukščiausiasis teismas demande à la Cour de répondre aux questions suivantes:
 - 1.1. Convient-il de comprendre et interpréter les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international 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)?
 - 1.2. 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?

II. Les principales circonstances factuelles de l'affaire

- 2 Le Lietuvos aukščiausiasis teismas a présenté cette demande de décision préjudicielle dans le cadre du pourvoi en cassation introduit dans l'affaire N° 3K-3-402/2014 par la société Air Baltic corporation AS, partie défenderesse en première instance, contre le jugement rendu le 7 novembre 2013 par le Vilniaus apygardos teismas (tribunal régional de Vilnius), statuant en formation collégiale, dans la procédure européenne de règlement de petits litiges opposant la Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba (services des enquêtes spéciales de la République de Lituanie) (ci-après la «partie demanderesse») à la société Air Baltic Corporation AS (ci-après la «partie défenderesse») et ayant pour objet une demande en paiement.
- 3 La partie demanderesse a poursuivi la partie défenderesse en paiement d'une somme de 1 168,35 LTL (338,38 EUR) à titre de dommages et intérêts, ainsi que des dépens. Il était indiqué dans l'acte introductif d'instance qu'en raison d'une faute imputable à la partie défenderesse, la mission de deux employés de la partie demanderesse avait été prolongé de 14 heures et 50 minutes et que, de ce fait, elle avait été obligée de payer un montant de 1 168,35 LTL à titre d'indemnités journalières de mission ainsi que de cotisations de sécurité sociale. La partie défenderesse a refusé d'indemniser à l'amiable le préjudice de la partie demanderesse. **[Or. 3]**
- 4 Le 30 novembre 2012, le Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas (la juridiction de première instance), après avoir constaté que la partie défenderesse n'avait pas apporté la preuve que le retard de vol n'était pas dû à sa faute, ni contesté le

montant du préjudice subi par la partie demanderesse, a condamné la partie défenderesse à indemniser la partie demanderesse à hauteur d'un montant de 1 168,35 LTL.

- 5 Par jugement du 7 novembre 2013, le Vilniaus miesto apygardos teismas (la juridiction d'appel) a confirmé le jugement de la juridiction de première instance.
- 6 Le Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, saisi de l'affaire en cassation, a décidé de soumettre à la Cour une demande de décision préjudicielle portant sur les questions reproduites au point 1 de ces observations.

III. En droit

Observations liminaires

- 7 Avant d'examiner les questions concrètement posées, il convient de noter que la convention de Montréal, signée par la Communauté le 9 décembre 1999, a été approuvée au nom de celle-ci le 5 avril 2001 par la décision du Conseil 2001/539/CE concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et est entrée en vigueur, en ce qui concerne la Communauté, le 28 juin 2004. 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 compétente pour statuer à titre préjudiciel sur son interprétation ¹.
- 8 S'agissant de l'interprétation de la convention de Montréal, il importe également de souligner que, conformément à la jurisprudence constante de la Cour, cette convention doit, comme tout traité international, être interprétée en fonction des termes dans lesquels elle est rédigée ainsi qu'à la lumière de ses objectifs. L'article 31 de la convention de Vienne, du 23 mai 1969, sur le droit des traités qui exprime en ce sens le droit international général coutumier, précise, à cet égard, 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 ². **[Or. 4]**
- 9 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

¹ – Arrêts Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, points 19 et 20; Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, points 2, 4 et 5; IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 36; Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, point 28.

² – Arrêts IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 40; Jany e.a., C-268/99, EU:C:2001:616, point 35.

du droit coutumier international, qui, en tant que telles, lient les institutions de l'Union et font partie de son ordre juridique ³.

- 10 Par conséquent, lors de l'interprétation de la convention de Montréal, il convient également de tenir compte des règles d'interprétation des conventions internationales établies par la convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités et notamment à son article 31.

Sur la première question

- 11 Eu égard aux circonstances de l'affaire au principal ainsi qu'aux arguments exposés dans la demande de décision préjudicielle, le gouvernement de la République de Lituanie estime que, par sa première question, le Lietuvos Aukščiausiasis Teismas demande à la Cour de se prononcer sur l'indemnisation, en vertu de la convention de Montréal, du dommage subi non pas par n'importe quel tiers (c'est-à-dire non passager), mais par la personne ayant conclu le contrat international de transport des passagers (ci-après le «tiers»).
- 12 Dès lors, il y a lieu de considérer que, par sa première question, le Lietuvos Aukščiausiasis Teismas demande en substance à la Cour de préciser si les dispositions des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal doivent être interprétées en ce sens que le transporteur aérien est tenu d'indemniser le dommage résultant d'un retard de vol lorsque le dommage n'est pas subi par le passager lui-même, mais directement par le tiers ⁴, ou lorsque le dommage est subi par le passager, mais que le tiers en indemnise le passager ⁵.
- 13 La question vise donc à déterminer le champ d'application *ratione personae* du régime de responsabilité du transporteur aérien en cas de retard dans le transport des passagers prévu dans la convention de Montréal.
- 14 Le gouvernement de la République de Lituanie est d'avis qu'il convient de répondre par l'affirmative à la question posée: les dispositions des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal doivent être interprétées en ce sens qu'elles obligent les transporteurs aériens à indemniser non seulement les dommages résultant d'un retard subis par les passagers, mais aussi ceux subis par des tiers.
- [Or. 5]**
- 15 Selon le gouvernement de la République de Lituanie, cette réponse découle directement tant de l'objet, des objectifs et du champ d'application de la

³ – Arrêts Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, point 21; Brita, C-386/08, EU:C:2010:91, point 42; IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 40.

⁴ – Par exemple, dans l'hypothèse où, à cause du retard du premier vol, l'employé n'est pas à l'heure pour embarquer sur le deuxième vol et son employeur lui achète un nouveau billet pour le deuxième tronçon.

⁵ – Par exemple, dans l'hypothèse où, à cause du retard du premier vol, l'employé n'est pas à l'heure pour le deuxième vol, achète lui-même un nouveau billet pour le deuxième tronçon et son employeur, conformément à la réglementation, lui rembourse cette dépense.

convention de Montréal que du texte des articles 19, 22 et 29 de ladite convention. Cette constatation s'impose au regard des arguments exposés ci-après dans ces observations écrites.

Sur l'objet, le but et le champ d'application de la convention de Montréal

- 16 Comme il a été indiqué précédemment, conformément aux principes d'interprétation des conventions internationales, pour déterminer le sens exact des dispositions de la convention de Montréal, il convient tout d'abord d'avoir égard à **l'objet de ce traité et à ses objectifs**. Selon le gouvernement de la République de Lituanie, dans le cadre de la présente affaire, il est également important d'examiner spécifiquement **le champ d'application de la convention**.
- 17 En ce qui concerne l'objet de la convention de Montréal, il convient de noter que la convention harmonise et codifie les règles régissant les relations dans le transport aérien des passagers. La convention vise en substance à réglementer les relations de droit civil qui découlent du contrat de transport aérien international.
- 18 Selon le troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal, les États parties à cette convention, conscients de l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et *de la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation*, ont décidé de prévoir un régime de responsabilité stricte des transporteurs aériens⁶. Il est également indiqué au cinquième alinéa du préambule que cette convention vise à *réaliser un équilibre équitable des intérêts*.
- 19 Pour atteindre ces objectifs, la convention s'applique à *tout transport* international de passagers, bagages ou marchandises effectué par aéronef contre rémunération (article 1^{er}, paragraphe 1, de la convention).
- 20 À première vue, il ne ressort donc ni de l'objet de la convention de Montréal, ni du libellé des dispositions définissant ses objectifs et son champ d'application, que les États contractants voulaient faire dépendre le régime de responsabilité des transporteurs aériens établi par la convention de Montréal de la personne (personne physique ou morale; passager ou tiers) avec laquelle le contrat international de transport des passagers a été conclu. Or, c'est exactement ce qui se passerait si le transporteur aérien n'était pas tenu d'indemniser le préjudice résultant du retard de vol subi non pas par le passager lui-même, mais par un tiers (par exemple, l'employeur du passager).
- 21 L'hypothèse selon laquelle le régime de responsabilité prévu par la convention de Montréal est susceptible de dépendre de la personne avec laquelle le contrat de transport aérien international des passagers a été conclu, **[Or. 6]** est plus douteuse encore à l'issue d'un examen détaillé, au regard de la jurisprudence de la Cour, de l'objet, des objectifs et du champ d'application de la convention de Montréal.

⁶ – Arrêt Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, point 31.

- 22 Comme indiqué ci-dessus, la convention est principalement destinée à régler les relations de droit civil qui découlent d'un contrat de transport aérien international. Il est donc normal qu'une partie des dispositions de la convention concernent l'indemnisation du dommage résultant d'une mauvaise exécution d'un tel contrat.
- 23 Toutefois, il semble incompatible avec le concept de la responsabilité civile en tant qu'obligation patrimoniale que la naissance de cette obligation dépende de la forme juridique de l'une des parties au contrat (personne physique ou morale) ou de ce qu'une partie au contrat ait permis à une autre personne d'exercer certains droits résultant du contrat (dans le cas d'espèce, il s'agit du droit de se faire transporter conféré au passager). D'autant plus que (comme il sera indiqué plus loin) aucune disposition de la convention de Montréal ne permet de supposer que les auteurs de la convention entendaient limiter l'objet de cette convention à cet égard.
- 24 Or, c'est précisément ce qui se passerait s'il était considéré que, en application de la convention de Montréal, le transporteur aérien est tenu d'indemniser les passagers du dommage résultant d'un retard, mais qu'il n'est pas tenu d'une telle obligation à l'égard des tiers qui ont directement subi un tel préjudice ou qui ont indemnisé les dommages des passagers.
- 25 Dans ce cas, un homme d'affaires qui n'aurait pas fondé de société et qui exercerait son activité de manière indépendante en recourant aux services d'un transporteur aérien pourrait exiger, sur la base de la convention de Montréal, une réparation du préjudice résultant d'un retard. Mais ce même homme d'affaires perdrait ce droit à indemnisation du préjudice si, après avoir fondé une société, il envoyait un employé de la société à sa place et subissait un préjudice direct à cause du retard du vol pris par l'employé ou était tenu d'indemniser le préjudice subi par son employé.
- 26 Il convient de considérer qu'une telle interprétation de la convention de Montréal non seulement limiterait de manière injustifiée l'objet de cette convention, mais reviendrait également en substance à une discrimination infondée des personnes morales en tant que parties aux relations de droit civil.
- 27 Selon le gouvernement de la République de Lituanie, cette conclusion n'est pas en contradiction avec l'objectif **d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international**, énoncé au troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal.
- 28 Sans aucun doute, les consommateurs recourent largement aux services de transport aérien international. Ils le font dans un intérêt personnel, ils sont plus vulnérables et, comme dans de nombreux autres domaines, la protection de leurs droits bénéficie d'une attention spéciale. **[Or. 7]**

- 29 Toutefois, le gouvernement de la République de Lituanie estime que le troisième alinéa du préambule de la convention ne signifie pas que cette convention vise à garantir exclusivement les intérêts des consommateurs au sens de leur définition «classique» issue du droit de la consommation.
- 30 Pour les raisons exposées ci-après, il y a lieu de considérer que la notion de «consommateurs» figurant dans cette disposition devrait être comprise largement, c'est-à-dire comme englobant toutes les personnes qui utilisent les services d'un transporteur aérien (sans prise en compte du but de leur voyage).
- 31 Tout d'abord, il convient de noter que les personnes qui voyagent pour des raisons non pas personnelles mais professionnelles constituent une partie particulièrement importante des passagers de vols internationaux. Par conséquent, si la notion de «consommateur» dans le préambule de la convention était interprétée strictement, une grande partie de transports aériens internationaux seraient exclus du domaine de réglementation de la convention, ce qui aurait pour conséquence de limiter l'efficacité des dispositions de la convention.
- 32 En outre, les transporteurs aériens concluent avec toutes les personnes qui achètent des billets d'avion des contrats identiques, sur la base de clauses types. Ce ne sont donc pas uniquement les personnes qui voyagent pour des raisons personnelles qui n'ont aucune possibilité de négocier les conditions de leur contrat, celles qui voyagent à des fins professionnelles ne l'ont pas davantage. Or, c'est notamment parce qu'ils ont cette possibilité que le droit de la consommation confère une protection moindre aux personnes qui agissent à des fins professionnelles. Par conséquent, une interprétation stricte de la notion de «consommateur» au sens de la convention de Montréal ne paraît pas justifiée.
- 33 De plus, comme le Lietuvos aukščiausiasis teismas l'indique à juste titre dans la demande de décision préjudicielle, il ressort de la définition du champ d'application et d'autres dispositions de la convention de Montréal que celle-ci n'est pas uniquement destinée à régir des rapports juridiques relevant du droit de la consommation (par exemple, le transport de marchandises, transport d'envois postaux, pour lesquels le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale, mais non les personnes physiques)⁷.
- 34 En tout état de cause, le gouvernement de la République de Lituanie souhaite ajouter que la protection des droits des consommateurs (au sens strict) en cas de retard ne serait entièrement garantie par la convention de Montréal que si le droit à indemnisation du dommage était reconnu non seulement aux passagers, mais également aux tiers.
- 35 Seule une interprétation de la convention de Montréal en ce sens garantirait aux consommateurs qui concluent avec un transporteur aérien un contrat pour le

⁷ – Partie IV de la demande de décision préjudicielle (page 5).

voyage d'une autre personne (par exemple, en achetant des billets pour leurs proches, amis etc.) la possibilité d'obtenir, en application de ladite convention, une indemnisation du préjudice subi à cause d'une mauvaise exécution de ce contrat (retard) ⁸. **[Or. 8]**

- 36 En ce qui concerne l'objectif de la convention **de garantir une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation**, le gouvernement de la République de Lituanie considère que cet objectif ne pourrait être atteint que si le droit d'être indemnisé du préjudice résultant d'un retard était également garanti aux tiers.
- 37 Comme il a été indiqué ci-dessus, les personnes lésées seraient alors indemnisées de leur préjudice, quels que soient leur forme juridique ou le but dans lequel le contrat de transport aérien international de passagers a été conclu (c'est-à-dire que l'intéressé ait acheté le voyage pour lui-même ou pour d'autres personnes). Autrement dit, toutes les personnes se trouvant dans une situation analogue, à savoir ayant conclu un contrat de transport aérien international, seraient traitées de la même manière, c'est-à-dire auraient le droit d'exiger une indemnisation des dommages subis imputables au transporteur aérien.
- 38 Le principe de réparation signifie essentiellement qu'il convient de rétablir la situation qui aurait prévalu si l'évènement dommageable ne s'était pas produit. Donc, dans des circonstances telles que celles en cause dans l'affaire au principal, à savoir lorsqu'un tiers a subi un dommage financier à cause d'un retard de vol, le principe de réparation n'aura été pleinement appliqué que si la totalité de ce dommage est réparé. En ce qui concerne l'objectif de la convention d'assurer un **équilibre équitable des intérêts**, il convient de noter que, afin de préserver un tel équilibre, les États parties à la convention sont convenus dans certaines hypothèses de limiter l'obligation de responsabilité incombant aux transporteurs aériens ⁹. Les dispositions de la convention elle-même prévoient donc des règles générales en vertu desquelles le transporteur aérien est responsable du dommage causé par un retard, les cas d'exonération et les limites du champ d'application de cette règle.
- 39 Une exonération spéciale, applicable en cas de retard, est prévue à l'article 19, deuxième phrase, de la convention et les causes générales d'exonération de responsabilité sont prévues à l'article 20.
- 40 De plus, la convention de Montréal limite la responsabilité du transporteur aérien pour le dommage résultant d'un retard selon deux critères: l'objet du contrat de

⁸ – Par exemple, dans l'hypothèse où un consommateur offre un vol à une autre personne et réserve un hôtel sur le lieu de destination, mais où, à cause du retard de l'avion, le passager n'arrive pas à l'heure à l'hôtel, la réservation est annulée et les frais dits d'annulation restent à la charge du consommateur qui l'avait effectuée.

⁹ – Arrêts Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, points 33 à 34; Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, point 30.

transport et l'étendue de la responsabilité du transporteur. Selon la convention de Montréal, le transporteur est uniquement responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (article 19). La responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager (article 22, paragraphe 1).

- 41 Toutefois, une limitation de la responsabilité des transporteurs aériens ou leur exonération dans d'autres cas, c'est-à-dire non prévus par la convention de Montréal, violerait non seulement le principe d'équilibre équitable des intérêts susmentionné, mais serait également préjudiciable à l'efficacité de l'ensemble du régime de responsabilité prévu par la convention. **[Or. 9]**
- 42 Il convient de noter que, statuant sur la question de savoir si un passager dont les objets se trouvaient dans le bagage enregistré par un autre passager bénéficiait également du droit à indemnisation prévu à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, la Cour a souligné qu'il ne saurait être valablement soutenu que la reconnaissance de ce droit 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 convention¹⁰.
- 43 À cet égard, la cour a constaté 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 eux¹¹. De plus, cette charge potentielle ne saurait être considérée comme compromettant ou paralysant l'activité économique desdits transporteurs¹².
- 44 Le gouvernement de la République de Lituanie est d'avis qu'une interprétation analogue devrait également être appliquée s'agissant du régime de responsabilité des transporteurs aériens du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien des passagers.
- 45 Tout d'abord, si les dispositions de la convention de Montréal sont interprétées en ce sens qu'elles établissent la responsabilité du transporteur aérien du dommage résultant d'un retard, indépendamment du point de savoir si ce dommage a été subi par le passager ou par un tiers, cette interprétation ne limiterait aucunement la possibilité pour le transporteur aérien de calculer l'intégralité du préjudice auquel il est susceptible de devoir faire face du fait du retard de chaque passager aérien.
- 46 En effet, les limites de la responsabilité du transporteur aérien prévues à l'article 22, paragraphe 1, de la convention sont applicables indépendamment du point de savoir si l'action en dommages et intérêts est introduite par le passager, par un

¹⁰ – Arrêt Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, point 32.

¹¹ – Arrêt Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, point 33.

¹² – Arrêt Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, point 34.

tiers ou par les deux personnes ensemble. Le risque financier supporté par le transporteur aérien dépend donc en principe directement non pas du cercle des personnes pouvant prétendre à indemnisation du préjudice, mais du nombre de personnes transportées.

- 47 Par conséquent, l'interprétation de l'article 19 de la convention de Montréal en ce sens qu'il couvre également l'indemnisation du dommage à l'égard des tiers ne compromettrait pas davantage l'activité économique du transporteur aérien que ne le ferait la charge de réparation résultant d'une interprétation stricte de cette disposition (c'est-à-dire si seuls les passagers pouvaient prétendre à indemnisation du préjudice).
- 48 Le gouvernement de la République de Lituanie partage dès lors l'avis de la juridiction de renvoi que l'équilibre des intérêts des passagers et de ceux des transporteurs aériens ne se trouverait pas perturbé du seul fait que, dans de très rares cas, des personnes **[Or. 10]** qui ont conclu des contrats de transport aérien international, mais ne sont pas elles-mêmes passagers, auraient également droit à la réparation de leur préjudice¹³.
- 49 Par conséquent, eu égard à ce qui a été exposé aux points 18 à 48 de ces observations écrites, il y a lieu de conclure que ce ne serait pas contraire aux objectifs de la convention de Montréal si des tiers qui ont conclu un contrat de transport aérien international de passagers, mais n'étaient pas passagers eux-mêmes, étaient indemnisés, en application de ladite convention, du préjudice résultant d'un retard de vol. En revanche, si ce droit n'était pas garanti aux tiers, il y aurait des raisons légitimes de douter de la réalisation adéquate et efficace des objectifs de la convention de Montréal.
- 50 **Le champ d'application** de la convention de Montréal, défini de manière claire et sans ambiguïté à son article 1^{er}, paragraphe 1, impose une conclusion analogue.
- 51 Cette disposition indique expressément que la convention est applicable à ***tout transport de personnes***, bagages ou marchandises effectué par aéronef contre rémunération.
- 52 Comme indiqué précédemment, il ressort clairement tant dudit article que d'autres dispositions de la convention¹⁴ que celle-ci n'est pas destinée uniquement à régir des rapports juridiques relevant du droit de la consommation.
- 53 Pour cette raison, le gouvernement de la République de Lituanie souscrit à la conclusion de la juridiction de renvoi selon laquelle il n'y a pas lieu d'interpréter les dispositions de la convention de Montréal en tenant exclusivement compte de

¹³ – Partie IV de la demande de décision préjudicielle (page 5).

¹⁴ – Les dispositions de la convention régissant le transport des envois postaux et des marchandises.

la relation entre le transporteur et le passager personne physique (le consommateur) et des règles qui la gouvernent¹⁵.

- 54 Une telle interprétation ne couvrira à l'évidence pas tout transport de passagers effectué par un transporteur aérien contre rémunération et une partie du transport aérien serait ainsi exclue du champ d'application de la convention de Montréal sans que celle-ci ne fournisse de base juridique claire pour cela.
- 55 Par conséquent, compte tenu de ce qui a été exposé aux paragraphes 11 à 54 de ces observations écrites, il y a lieu de conclure que l'interprétation de la convention de Montréal proposée par le gouvernement de la République de Lituanie en réponse à la première question préjudicielle serait conforme à l'objet et au champ d'application de ladite convention et ne porterait aucunement atteinte aux objectifs de la convention, au contraire, elle contribuerait à leur réalisation adéquate. **[Or. 11]**

Sur les dispositions des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal

- 56 Selon le gouvernement de République de Lituanie, cette conclusion est confirmée par le texte des dispositions de la convention de Montréal visées dans la première question préjudicielle.
- 57 À cet égard, il convient tout d'abord de noter que la Cour a déjà constaté dans sa jurisprudence que les dispositions des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises¹⁶.
- 58 L'article 19 de la convention indique que le transporteur «est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises».
- 59 Cette disposition prévoit que tous les types de services de transport aérien relevant du champ d'application de la convention (transport de passagers, bagages et marchandises) sont susceptibles de donner lieu à responsabilité en cas de retard; c'est l'objet des relations contractuelles qui est ainsi précisé, non leurs sujets ou les personnes pouvant prétendre à réparation du préjudice.
- 60 Par conséquent, il serait illogique et infondé d'affirmer qu'il découle directement notamment de l'article 19 de la convention que, s'agissant du transport aérien des passagers, ce sont *uniquement* les passagers qui peuvent demander indemnisation, car cela signifierait en substance que, concernant le transport aérien des bagages et marchandises, seuls les bagages et les marchandises pourraient prétendre à indemnisation.

¹⁵ – Partie IV de la demande de décision préjudicielle (page 5).

¹⁶ – Arrêt IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 39.

- 61 De plus, il ressort clairement de l'économie des articles 17 à 19 de la convention, qui réglementent les différents types de dommages, qu'ils visent à établir les conditions de la responsabilité du transporteur aérien et non pas à définir le cercle des personnes pouvant prétendre à réparation du préjudice.
- 62 En ce qui concerne l'article 22 de la convention de Montréal, il convient de noter qu'il fixe simplement le plafond, par passager (donc une sorte d'«unité de mesure»), de l'expression financière de la responsabilité civile du transporteur aérien prévue aux articles 17 à 19 de ladite convention, sans que soit édictée la moindre règle nouvelle relative à la nature de cette responsabilité ou son essence.
- 63 Par conséquent, la formulation «responsabilité [...] par passager» utilisée à l'article 22, paragraphe 1, de la convention devrait être interprétée comme indiquant le type de services de transport aérien concerné (le transport de passagers), et non pas les personnes pouvant prétendre à indemnisation du préjudice. Une interprétation de ladite disposition en ce sens qu'elle précise les personnes pouvant réclamer une indemnisation serait en effet illogique et ne pourrait être appliquée en ce qui concerne les autres dispositions de la convention, telles que l'article 22, paragraphe 3, de la convention, qui précise la «responsabilité [...] par kilogramme». **[Or. 12]**
- 64 Par conséquent, l'article 22, paragraphe 1, de la convention doit être interprété non pas comme désignant les personnes pouvant prétendre à indemnisation du préjudice, mais en ce sens qu'il fixe tout simplement le plafond de l'expression financière de la responsabilité civile du transporteur aérien.
- 65 Par conséquent, il ne ressort ni de l'article 19, ni de l'article 22 de la convention que les auteurs de la convention avaient l'intention d'octroyer ou ont octroyé uniquement aux passagers le droit de demander une indemnisation du dommage résultant d'un retard.
- 66 Cette conclusion repose également sur le texte de l'article 29 de la convention de Montréal, qui indique clairement que la question des personnes qui ont le droit d'agir ne devrait pas être tranchée avant même l'introduction d'une action en dommages et intérêts *.
- 67 Il convient de noter par ailleurs que les conditions d'application de l'article 19 de la convention de Montréal, dégagées par la Cour, sont: 1) un dommage généré à la suite d'un retard; 2) un lien de causalité entre le retard et le dommage; 3) le

* Ndt: traduction littérale de la version lituanienne de l'article 29 de la convention: «[...] toute action en dommages-intérêts [...] ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, la question des personnes qui ont le droit d'agir [...] n'étant pas tranchée par avance», «toute action en dommages-intérêts [...] 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 [...]» dans la version en langue française de ladite disposition.

dommage est individualisé en fonction de divers préjudices que subissent les différents passagers ¹⁷.

- 68 Selon le gouvernement de la République de Lituanie, ces conditions peuvent être remplies indépendamment du point de savoir si la demande en indemnisation est introduite par le passager lui-même ou par un tiers lésé.
- 69 Sur la base des arguments exposés dans ces observations écrites qui démontrent la nécessité d'indemniser également les tiers, le gouvernement de la République de Lituanie estime que la référence, dans la troisième condition d'application de l'article 19 de la convention telle que formulée par la Cour, aux «préjudices que subissent les passagers» est tout simplement liée à la particularité des faits alors en cause et non l'expression d'une position de la Cour concernant le cercle des personnes pouvant prétendre à indemnisation du dommage.
- 70 Au regard de ce qui a été exposé aux paragraphes 11 à 69 de ces observations écrites, le gouvernement de République de Lituanie est d'avis que l'objet de la convention de Montréal, ses objectifs, son champ d'application, ainsi que les dispositions de ses articles 19, 22 et 29, permettent de conclure que, conformément à cette convention, le transporteur aérien est tenu d'indemniser le préjudice résultant d'un retard de vol également dans le cas où le dommage n'est pas subi par le passager lui-même, mais par la personne qui avait conclu le contrat de transport international de passagers avec le transporteur aérien. **[Or. 13]**

Sur la deuxième question

- 71 Comme le gouvernement de la République de Lituanie suggère de répondre par l'affirmative à la première question posée par le Lietuvos aukščiausiasis teismas, il estime qu'il n'est pas nécessaire de répondre à la deuxième question.
- 72 Toutefois, dans l'hypothèse où la Cour déciderait de répondre à la première question par la négative, le gouvernement de la République de Lituanie suggérerait de répondre à la deuxième question que l'article 29 de la convention de Montréal ne fait pas obstacle à ce que des tiers qui ont subi un dommage résultant d'un retard de vol agissent contre le transporteur aérien sur d'autres fondements, par exemple celui du droit national.
- 73 Comme il a été indiqué précédemment, la survenance d'un dommage est considérée comme l'une des sources de droits et obligations en droit civil (en l'espèce l'obligation de réparer le dommage en tant qu'obligation patrimoniale). Par conséquent, les demandes d'indemnisation du préjudice résultant d'un retard de vol ont la nature de demandes d'exécution d'une obligation patrimoniale.
- 74 Ce sont donc les dispositions du droit civil national qu'il faudrait appliquer aux questions relatives à l'indemnisation de ce préjudice dans la mesure où elles ne

¹⁷ – Arrêt Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 50.

sont pas réglementées par la législation de l'Union ou des accords internationaux conclus par les États membres.

- 75 C'est uniquement dans ce cas que l'un des principes fondamentaux du droit civil, à savoir le principe du droit à réparation du préjudice, pourrait être correctement mis en œuvre.
- 76 Il convient également de noter que la Cour a indiqué dans sa jurisprudence que le juge national peut condamner le transporteur aérien à indemniser le préjudice résultant, pour les passagers, de l'inexécution du contrat de transport aérien non seulement sur le fondement du 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) (ci-après le «règlement n°261/2004»), mais également sur le fondement de la convention de Montréal ou du droit national¹⁸.
- 77 Il ressort en substance de cette interprétation de la Cour que, selon les faits du cas concret, la réparation du dommage résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien peut être exigée sur le fondement des trois sources de droit susmentionnées, c'est-à-dire du règlement n° 261/2004, de la convention de Montréal et du droit national. Des cas peuvent donc se présenter dans la pratique où la réparation du préjudice causé par le transporteur aérien ne relève du champ d'application ni du règlement n° 261/2004, ni de la convention de Montréal, **[Or. 14]** et où, par conséquent, ce dommage doit être indemnisé en application des dispositions du droit national. De plus, la Cour a indiqué qu'il ne résulte d'aucune des dispositions de la convention de Montréal que les auteurs de cette dernière aient entendu soustraire les transporteurs aériens à toute autre forme de demande d'indemnisation que celle prévue par la convention¹⁹.
- 78 Pour ces raisons, le gouvernement de la République de Lituanie est d'avis que, dans les cas de responsabilité du transporteur aérien qui ne sont pas prévus par la convention de Montréal, les personnes qui ont subi un dommage résultant d'un retard de vol peuvent en demander réparation sur le fondement d'autres actes de législation applicables à l'obligation contractuelle concrètement concernée. **[Or. 15]**

IV. Les réponses aux questions posées par le Lietuvos aukščiausiasis teismas

Eu égard aux arguments exposés ci-dessus, le gouvernement lituanien propose à la Cour de répondre comme suit aux questions qui lui ont été soumises:

¹⁸ – Arrêt Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 59.

¹⁹ – Arrêt IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 45.

«1) Les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international doivent être interprétés en ce sens que le transporteur aérien est tenu d'indemniser le dommage résultant d'un retard de vol également dans le cas où ledit dommage est subi directement par un tiers qui a conclu le contrat de transport international de passagers avec le transporteur aérien ou où le dommage est subi par le passager, mais que ce dernier est indemnisé par un tiers.»

(sé) Deividas Kriaučiūnas, directeur général du département de droit européen près le ministère de la Justice de la République de Lituanie

(sé) Aistė Svinkūnaitė, directrice du service de représentation devant les juridictions de l'UE du département de droit européen près le ministère de la Justice de la République de Lituanie

Représentants de la République de Lituanie

Vilnius, le 7 janvier 2015