



Date de réception : 25/03/2015

Observations de la Lettonie

Affaire C-429/14\*

**Pièce déposée par:**

La République de Lettonie

**Nom usuel de l'affaire:**

AIR BALTIC CORPORATION

**Date de dépôt:**

13 janvier 2015 (original)

---

[omissis]

**[Or. 2]**

\* Langue de procédure: le lituanien.

**Table des matières**

I – Observation liminaire relative à l’exposé des faits..... 3

II – Droit applicable ..... 3

III – Observations liminaires relatives à l’interprétation de la  
convention de Montréal ..... 3

IV – Arguments juridiques relatifs à la première question posée par la  
Cour suprême de la République de Lituanie..... 5

V – Arguments juridiques relatifs à la deuxième question posée par la  
Cour suprême de la République de Lituanie..... 7

VI – Conclusion ..... 9

**[Or. 3]**

### **I – Observation liminaire relative à l’exposé des faits**

- 1 La République de Lettonie (ci-après la «Lettonie») adhère pleinement aux circonstances de fait du litige telles qu’elles ont été exposées par la Cour suprême de la République de Lituanie dans sa demande de décision préjudicielle.

### **II – Droit applicable**

- 2 Dispositions de droit international:

les articles 19, 22, 29 et les troisième et cinquième alinéas du préambule de la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international;

l’article 31 de la convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités (ci-après la «convention de Vienne»).

- 3 Dispositions de droit de l’Union:

le considérant 1 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 (ci-après le «règlement n° 261/2004»);

l’article 2, point 1, de la directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil (ci-après la «directive relative aux droits des consommateurs»).

### **III – Observations liminaires relatives à l’interprétation de la convention de Montréal**

- 4 Pour répondre aux questions préjudicielles posées par la juridiction lituanienne, il convient d’examiner comment les dispositions de la convention de Montréal doivent être interprétées.
- 5 Premièrement, il y a lieu de relever que la convention de Montréal est un traité international contraignant pour l’ensemble des États qui y sont parties. Les dispositions en cause ont été incluses dans un instrument international dans le but

d'en assurer l'uniformité<sup>1</sup> ou l'unification, afin qu'elles **[Or. 4]** s'appliquent de manière uniforme dans tous les États parties au traité.

- 6 La convention de Montréal lie tous les États membres de l'Union européenne (ci-après l'«UE»). Le 5 avril 2001, le Conseil de l'Union européenne a adopté une décision<sup>2</sup> par laquelle il a approuvé la convention de Montréal au nom de la Communauté européenne, convention entrée en vigueur le 28 juin 2004 à l'égard de la Communauté. En outre, conformément à l'article 216, paragraphe 2, TFUE, les accords internationaux conclus par l'Union lient les institutions de l'Union et les États membres.
- 7 La Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la «Cour») a interprété à plusieurs reprises des dispositions de la convention de Montréal. Dans son arrêt rendu dans l'affaire C-63/09, *Walz*, la Cour a considéré que la convention fait «partie intégrante [...] de l'ordre juridique de l'Union», de sorte que «la Cour est compétente pour statuer à titre préjudiciel sur son interprétation»<sup>3</sup>. Par conséquent, il est justifié d'interpréter la convention de Montréal à la lumière de la jurisprudence de la Cour.
- 8 Dans son arrêt rendu dans l'affaire C-344/04, *IATA et ELFAA*, C-344/04, la Cour a conclu que, la convention de Montréal étant un accord international, elle «[prime] sur les textes du droit communautaire dérivé»<sup>4</sup>. En outre, il y a lieu d'interpréter ces dispositions «selon les règles d'interprétation du droit international général qui s'imposent à l'Union»<sup>5</sup>.
- 9 L'article 31, paragraphe 1, de la convention de Vienne prévoit qu'«[u]n traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but»<sup>6</sup>. Par conséquent, pour apprécier si les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal s'appliquent à des tiers qui ne sont pas des passagers d'un vol, il convient de tenir compte des dispositions d'interprétation du droit international général prévues à l'article 31 de la Convention de Vienne, ainsi que de la jurisprudence de la Cour.
- 10 Il convient de relever que, dans l'affaire au principal, il n'est pas contesté que les dispositions du règlement n° 261/2004 s'appliquent. **[Or. 5]**

<sup>1</sup> – Conclusions de l'avocat général Geelhoed dans l'affaire *IATA et ELFAA* (C-344/04, EU:C:2005:530, point 34).

<sup>2</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>3</sup> – EU:C:2010:251, point 20.

<sup>4</sup> – EU:C:2006:10, point 35.

<sup>5</sup> – Arrêt *Walz* (EU:C:2010:251, point 22).

<sup>6</sup> – Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

#### **IV – Arguments juridiques relatifs à la première question posée par la Cour suprême de la République de Lituanie**

- 11 Par sa première question, la juridiction lituanienne souhaite savoir en substance si un tiers (une personne morale qui est par ailleurs l'employeur de passagers) peut mettre à la charge d'un transporteur aérien avec lequel il a conclu un contrat de transport de passagers le préjudice qu'il a subi consécutivement à un retard de vol en se fondant sur les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal.
- 12 L'article 19 de la convention de Montréal prévoit que le transporteur aérien est responsable du dommage qui survient en cas de retard des passagers, des bagages ou des marchandises. Il ne fait aucun doute que le litige au principal porte sur un dommage résultant d'un retard de transport de passagers. Un tel cas est régi par l'article 22, paragraphe 1 de la convention, qui limite la responsabilité du transporteur aérien s'agissant des «retards de transport de passagers». En effet, la responsabilité du transporteur aérien est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux<sup>7</sup> par passager.
- 13 Il découle de l'interprétation des dispositions précitées suivant leur sens ordinaire et en fonction de l'objet et du but de la convention que la convention de Montréal doit garantir aux passagers la possibilité de recevoir une compensation de leur dommage tout en assurant la stabilité du secteur de l'aviation. Le montant de la compensation des retards est notamment limité afin de concilier les intérêts des passagers et des transporteurs aériens.
- 14 Cette conclusion découle également de l'analyse de l'économie des articles 19 et 22, lus conjointement avec le troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal.
- 15 Dans son arrêt rendu dans l'affaire C-63/09, la Cour a conclu qu'«un tel régime de responsabilité stricte implique toutefois, ainsi qu'il découle d'ailleurs du cinquième alinéa du préambule de la convention de Montréal, que soit préservé un 'équilibre équitable des intérêts', notamment en ce qui concerne les intérêts des transporteurs aériens et ceux des passagers»<sup>8</sup>.
- 16 Un équilibre équitable des intérêts signifie que la convention de Montréal poursuit un double objectif: d'une part, la protection des passagers, c'est-à-dire des consommateurs et, d'autre part, la protection des intérêts des transporteurs aériens.
- 17 Les dispositions de la convention de Montréal doivent assurer une protection uniforme **[Or. 6]** aux passagers dans tous les États parties à la convention. Le troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal énonce «[...]»

<sup>7</sup> – Conformément à l'article 23 de la convention de Montréal, les sommes indiquées dans la présente convention se rapportent au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

<sup>8</sup> – Arrêt Walz (EU:C:2010:251, point 33).

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»<sup>9</sup>.

- 18 Partant, l'un des objectifs de la convention est clairement la protection des droits des passagers, c'est-à-dire des consommateurs (personnes physiques), en cas de retard de transport de passagers. Il découle d'un examen de la notion de «consommateur» dans le contexte du droit de l'Union que, par exemple, la directive relative aux droits des consommateurs définit le «consommateur» comme «toute personne physique qui, dans les contrats relevant de la présente directive, agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale»<sup>10</sup>.
- 19 Dans les directives qui ont été remplacées par la directive relative aux droits des consommateurs, l'élément commun figurant dans la définition de la notion de «consommateur» est également que le consommateur est «toute personne physique».
- 20 Il découle également sans ambiguïté de la jurisprudence de la Cour qu'un consommateur ne peut être qu'une personne physique. Dans les affaires jointes C-541/99 et C-542/99, Cape et Idealservice MN RE, la Cour a par exemple jugé qu'«une personne autre qu'une personne physique, qui conclut un contrat avec un professionnel, ne saurait être regardée comme un consommateur»<sup>11</sup>. D'autres personnes physiques qui devraient être considérées comme des tiers ne sauraient toutefois recevoir une compensation du dommage qui survient en cas de retard de transport de passagers.
- 21 À cet égard, il convient de relever que l'objectif de l'article 22, paragraphe 1, de la convention de Montréal est que le passager qui subit lui-même un retard de vol, et personne d'autre, puisse recevoir une compensation du dommage subi. Étendre la portée de cette disposition aux tiers, et notamment aux personnes morales, pourrait compromettre l'objectif de la convention de Montréal.
- 22 L'un des objectifs de la convention de Montréal étant la protection des droits des consommateurs, il ne fait aucun doute que l'intention de ses auteurs était de garantir que les personnes se trouvant à bord de l'avion, et non des tiers, puissent obtenir une compensation des retards qu'elles avaient subi en cas de retard de transport de passagers. [Or. 7]

<sup>9</sup> – Troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal.

<sup>10</sup> – Article 2, paragraphe 1, de la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil, du 25 octobre 2011, relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 304, p. 64).

<sup>11</sup> – EU:C:2001:625, points 16 et 17.

- 23 Étendre les limites de la responsabilité aux tiers également compromettrait l'«équilibre équitable des intérêts» reconnu dans la jurisprudence de la Cour. Limiter avec précision la responsabilité «permet aux passagers d'être indemnisés, facilement et rapidement, sans pour autant que soit imposée 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»<sup>12</sup>.
- 24 En outre, étendre l'article 22, paragraphe 1, de la convention de Montréal aux personnes morales créerait une situation absurde. En effet, une personne morale ne saurait par nature satisfaire à la définition de passager au sens de la convention de Montréal parce qu'il s'agit d'une construction juridique abstraite incapable de monter dans ou de se trouver à bord d'un appareil. Par conséquent, l'article 22, paragraphe 1, de la convention de Montréal, qui vise les cas de retard de transport de passagers, ne saurait englober le droit des personnes morales d'obtenir l'indemnisation du dommage résultant d'un tel retard.
- 25 Il convient cependant de relever que la limitation de la responsabilité en cas de retard de transport de passagers doit être distinguée d'autres fondements de responsabilité prévus par la convention de Montréal, comme par exemple le cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard de marchandises, prévu à l'article 22, paragraphe 3, de ladite convention. En effet dans ce cas, l'expéditeur des marchandises peut également être une personne morale qui n'est pas un consommateur.
- 26 La limitation de la responsabilité des transporteurs aériens en cas de retard de transport de passagers correspond à une mise en balance entre cette responsabilité et les droits des passagers, de sorte qu'accorder à un tiers, et en particulier à une personne morale qui ne saurait, par définition, être elle-même un passager, le droit subjectif de demander la réparation du préjudice en cas de retard de vol étendrait de manière disproportionnée les limites de la responsabilité des transporteurs aériens et fausserait l'équilibre équitable des intérêts établi par les dispositions de la convention de Montréal. Dans la présente affaire, la question de savoir dans quel rapport juridique se trouvent cette personne morale et un transporteur aérien est indifférente parce que ce rapport n'est pas visé par la convention de Montréal. L'obligation d'un transporteur aérien d'indemniser un passager de son préjudice en cas de retard de vol découle avant tout du fait même du retard et non d'un contrat. **[Or. 8]**

#### **V – Arguments juridiques relatifs à la deuxième question posée par la Cour suprême de la République de Lituanie**

- 27 Par sa deuxième question, la juridiction lituanienne souhaite savoir en substance si, en vertu de l'article 29 de la convention de Montréal, un tiers (qui est une

<sup>12</sup> – Arrêt Walz (EU:C:2010:251, point 36).



personne morale) peut agir contre le transporteur aérien sur d'autres fondements que la convention de Montréal, par exemple en vertu du droit national.

- 28 Pour répondre à la deuxième question, il convient de relever que l'article 29 doit s'analyser au regard des objectifs et des autres dispositions de la convention. Par conséquent, il s'applique à toutes les hypothèses visées aux articles 17, 18 et 19 de la convention, compte tenu toutefois de la raison d'être de chaque type d'obligation de compensation. La raison d'être de la compensation de la mort des passagers causée par le fait du transporteur aérien, prévue à l'article 17 de la convention de Montréal, est par exemple de réparer le préjudice causé aux personnes qui étaient à la charge des passagers.
- 29 Par contre, ainsi qu'on l'a déjà indiqué dans les présentes observations, le préjudice découlant d'un retard de transport de passagers concerne en substance les passagers. D'un point de vue historique, la disposition relative à la responsabilité des transporteurs aériens en cas de retard de transport de passagers ne figurait absolument pas dans la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, du 12 octobre 1929. C'est la nécessité de protéger les droits des consommateurs qui a entraîné celle d'un mécanisme permettant de compenser les inconvénients causés par les retards de vol. Par conséquent, on ne saurait considérer que l'article 29 de la convention de Montréal en étendrait le champ d'application au-delà des consommateurs, c'est-à-dire des passagers.
- 30 S'agissant de la possibilité, pour une personne morale, de demander la réparation de son préjudice en invoquant d'autres fondements, il convient de noter que, dès lors que la convention de Montréal est un traité international, il en découle qu'il prime en principe sur le droit national, de sorte qu'on ne saurait ignorer le régime de responsabilité institué par cette convention.
- 31 L'examen de l'obligation de verser une compensation aux passagers à cause d'un retard de transport de passagers aboutit à la conclusion que cette application uniforme d'une disposition dans l'ensemble des 109 États parties à la convention de Montréal est essentielle pour concilier les intérêts des transporteurs et des passagers. En effet, une situation dans laquelle une disposition relative à la procédure de paiement des compensations serait appliquée différemment dans chaque État partie serait contraire à la raison d'être de la convention. **[Or. 9]**
- 32 La Cour est parvenue à une telle conclusion dans son arrêt rendu dans l'affaire C-63/09, dans lequel elle a examiné le sens de la notion de «préjudice». La Cour a jugé que, «eu égard à l'objet de ladite convention, qui est d'unifier les règles relatives au transport aérien international, ces termes doivent recevoir une interprétation uniforme et autonome, nonobstant les sens différents donnés à ces concepts dans les droits internes des États parties à cette convention»<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> – EU:C:2010:251, point 21.

- 33 Une telle conclusion découle également du cinquième alinéa du préambule de la convention de Montréal, qui énonce que «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»<sup>14</sup>.
- 34 Par conséquent, on ne saurait admettre une situation dans laquelle, dans un cas clairement visé par la convention de Montréal, il serait dérogé aux dispositions de ladite convention, parce qu'une telle dérogation serait contraire à sa raison d'être et à son objectif.

## **VI – Conclusion**

- 35 Par conséquent, il convient de répondre à la première question de la Cour suprême de la République de Lituanie que les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal ne sauraient être interprétés en ce sens que le transporteur aérien serait responsable envers les tiers (personnes morales) du préjudice résultant d'un retard de transport de passagers, même si le tiers est l'employeur du passager et indépendamment du fait qu'un contrat de transport a été conclu entre le tiers et le transporteur aérien.
- 36 Il convient de répondre à la deuxième question de la Cour suprême de la République de Lituanie que l'article 29 de la convention de Montréal ne saurait être interprété en ce sens que, en cas de retard de transport de passagers, des tiers qui ne sont pas des passagers auraient le droit d'agir à raison de ce retard en invoquant d'autres fondements que la convention.

(sé) Inguss Kalniņš

Līva Skolmeistare

agents de la République de Lettonie

Riga, le 13 janvier 2015

<sup>14</sup> – Cinquième alinéa du préambule de la convention de Montréal.