

BOGIATZI

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

22 octobre 2009*

Dans l'affaire C-301/08,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par la Cour de cassation (Luxembourg), par décision du 26 juin 2008, parvenue à la Cour le 7 juillet 2008, dans la procédure

Irène Bogiatzi, épouse Ventouras,

contre

Deutscher Luftpool,

Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,

Communautés européennes,

* Langue de procédure: le français.

Grand-Duché de Luxembourg,

Foyer Assurances SA,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président de la troisième chambre, faisant fonction de président de la quatrième chambre, M^{me} R. Silva de Lapuerta, MM. E. Juhász, J. Malenovský (rapporteur) et T. von Danwitz, juges,

avocat général: M. J. Mazák,
greffier: M. N. Nanchev, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 19 mars 2009,

considérant les observations présentées:

— pour M^{me} Bogiatzi, épouse Ventouras, par M^e M. Thewes, avocat,

— pour la Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, par M^{es} L. Schaack et C. Brault, avocats,

- pour le Grand-Duché de Luxembourg, par M^e J. Medernach, avocat,

- pour Foyer Assurances SA, par M^e J. Medernach, avocat,

- pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues et J. S. Pilczer, en qualité d'agents,

- pour la Commission des Communautés européennes, par M. R. Vidal Puig et M^{me} E. Cujo, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 25 juin 2009,

rend le présent

Arrêt

- ¹ La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation du règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident (JO L 285, p. 1), en relation avec la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, telle que modifiée par les quatre protocoles additionnels de Montréal du 25 septembre 1975 (ci-après la «convention de Varsovie»).

- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M^{me} Bogiatzi, épouse Venturas, à la société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA (ci-après «Luxair»), ainsi qu'à l'association allemande Deutscher Luftpool au sujet de la réparation solidaire du préjudice que M^{me} Bogiatzi a subi à la suite d'un accident dont elle a été victime lors de l'embarquement dans un avion de Luxair.

Le cadre juridique

La réglementation internationale

- 3 La Communauté européenne n'est pas partie à la convention de Varsovie, à laquelle ont souscrit les quinze États membres de l'Union européenne à l'époque des faits en cause au principal.
- 4 La convention de Varsovie dans sa version initiale a été amendée et complétée à plusieurs reprises, par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955, la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, le protocole de Guatemala du 8 mars 1971 ainsi que les quatre protocoles additionnels de Montréal du 25 septembre 1975.
- 5 L'article 29 de la convention de Varsovie dispose:

«1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.»

La réglementation communautaire

6 Les cinq premiers considérants du règlement n° 2027/97 sont libellés comme suit :

- «(1) considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, il est nécessaire d'améliorer le niveau de protection des passagers victimes d'accidents aériens;
- (2) considérant que les règles en matière de responsabilité en cas d'accident sont régies par la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou par cette convention telle qu'elle a été modifiée à La Haye le 28 septembre 1955 et par la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, selon la convention qui est applicable dans le cas d'espèce, chacune étant dénommée ci-après 'convention de Varsovie'; que la convention de Varsovie est appliquée dans le monde entier au profit tant des voyageurs que des transporteurs aériens;
- (3) considérant que les limites de la responsabilité telles qu'elles sont fixées par la convention de Varsovie sont trop basses eu égard aux conditions économiques et sociales actuelles et conduisent souvent à des actions en justice de longue durée qui nuisent à l'image des transports aériens; que les États membres ont en conséquence relevé ces limites dans des proportions différentes et ont ainsi établi des conditions de transport qui varient au sein du marché intérieur de l'aviation;

- (4) considérant en outre que la convention de Varsovie ne s'applique qu'aux transports internationaux; que la distinction entre transports nationaux et internationaux n'existe plus dans le marché intérieur de l'aviation; qu'il convient donc que la nature et le degré de responsabilité soient identiques pour les transports nationaux et les transports internationaux;
- (5) considérant qu'un réexamen et une révision approfondis de la convention de Varsovie sont depuis longtemps attendus et constitueraient à long terme, à l'échelle internationale, une réponse plus homogène et plus facilement applicable à la question de la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident; qu'il convient de poursuivre, par la voie de négociations multilatérales, les efforts entrepris pour relever les limites de la responsabilité imposées par la convention de Varsovie».

7 Aux termes du septième considérant du même règlement:

«[...] il convient d'éliminer toutes les limitations pécuniaires de responsabilité prévues par l'article 22 paragraphe 1 de la convention de Varsovie ou toute autre limitation juridique ou contractuelle, conformément aux tendances actuelles au niveau international».

8 L'article 2, paragraphe 1, du règlement n° 2027/97 définit les notions de «transporteur aérien», de «transporteur aérien de la Communauté», de «personne ayant droit à indemnisation», d'«écu», de «DTS» et de «convention de Varsovie».

9 L'article 2, paragraphe 2, du règlement n° 2027/97 dispose:

«Les notions contenues dans le présent règlement qui ne sont pas définies au paragraphe 1 sont équivalentes à celles utilisées dans la convention de Varsovie.»

10 L'article 5, paragraphes 1 et 3, dudit règlement énonce:

«1. Avec toute [la] diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, le transporteur aérien de la Communauté verse à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi.

[...]

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en fonction de la responsabilité du transporteur aérien de la Communauté; elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas visés à l'article 3 paragraphe 3 ou lorsqu'il est prouvé par la suite que la faute de la personne à laquelle l'avance a été versée constitue le fait générateur du dommage ou y a concouru ou que cette personne n'avait pas droit à indemnisation.»

11 Le règlement n° 2027/97 a été modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2), lequel n'est pas applicable au litige au principal.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 12 M^{me} Bogiatzi a été victime, le 21 décembre 1998, d'une chute sur le tarmac de l'aéroport de Luxembourg en embarquant dans un avion de Luxair.
- 13 Le 22 décembre 2003, elle a assigné en responsabilité Deutscher Luftpool, association de droit civil allemande regroupant les assureurs de risques aériens, et Luxair devant le tribunal d'arrondissement de Luxembourg, en se fondant sur le règlement n° 2027/97 ainsi que sur la convention de Varsovie. La demande de M^{me} Bogiatzi, introduite cinq ans après la commission des faits en cause au principal, a été jugée irrecevable. Ce tribunal a en effet considéré que le délai de déchéance de deux ans, prévu à l'article 29 de la convention de Varsovie, pour intenter une action en responsabilité est un délai préfix non susceptible de suspension ou d'interruption.
- 14 L'irrecevabilité de la demande a été confirmée en appel. M^{me} Bogiatzi s'est alors pourvue devant la Cour de cassation.
- 15 Dans ces conditions, la Cour de cassation a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
- «1) La [convention de Varsovie], telle que modifiée à La Haye le 28 septembre 1955, à laquelle se réfère le [règlement n° 2027/97], fait-elle partie des normes de l'ordre juridique communautaire que la Cour de justice a compétence [pour] interpréter au titre de l'article 234 CE?
- 2) Est-ce que le [règlement n° 2027/97] dans sa version applicable à l'époque de l'accident, à savoir le 21 décembre 1998, doit être interprété en ce sens que, pour les

questions non expressément réglées, les dispositions de la [c]onvention de Varsovie, en l'occurrence l'article 29, continuent à s'appliquer à un vol entre États membres de la Communauté?

- 3) En cas de réponse affirmative à la première et à la deuxième questions, l'article 29 de la [c]onvention de Varsovie, en relation avec le [règlement n° 2027/97], est-il à interpréter en ce sens que le délai de deux ans y prévu peut être suspendu ou interrompu ou que le transporteur ou son assureur peuvent y renoncer, par un acte considéré par le juge national comme valant reconnaissance de responsabilité?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 16 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la convention de Varsovie fait partie des normes de l'ordre juridique communautaire que la Cour a compétence pour interpréter au titre de l'article 234 CE.
- 17 À titre liminaire, il convient de répondre à la thèse soutenue par Luxair selon laquelle, dans l'affaire au principal, la Cour serait, en réalité, amenée non pas à interpréter la convention de Varsovie, mais à appliquer l'article 307 CE, en vertu duquel, en cas de conflit entre une règle communautaire et une convention antérieure au traité CE, le principe de primauté n'affecte pas l'engagement de l'État membre avec des États tiers.
- 18 À cet égard, il convient de rappeler que l'article 307, premier alinéa, CE a pour objet, selon une jurisprudence constante, de préciser, conformément aux principes du droit

international, que l'application du traité n'affecte pas l'engagement de l'État membre concerné de respecter les droits des États tiers résultant d'une convention antérieure et d'observer ses obligations (voir arrêts du 14 octobre 1980, *Burgoa*, 812/79, Rec. p. 2787, point 8; du 18 novembre 2003, *Budějovický Budvar*, C-216/01, Rec. p. I-13617, points 144 et 145, ainsi que du 3 mars 2009, *Commission/Autriche*, C-205/06, Rec. p. I-1301, point 33, et *Commission/Suède*, C-249/06, Rec. p. I-1335, point 34).

- 19 Toutefois, il résulte d'une jurisprudence également constante que les dispositions d'une convention conclue antérieurement à l'entrée en vigueur du traité ne peuvent être invoquées dans les rapports intracommunautaires (voir, notamment, arrêts du 22 septembre 1988, *Deserbais*, 286/86, Rec. p. 4907, point 18; du 6 avril 1995, *RTE et ITP/Commission*, C-241/91 P et C-242/91 P, Rec. p. I-743, point 84, ainsi que du 2 juillet 1996, *Commission/Luxembourg*, C-473/93, Rec. p. I-3207, point 40).
- 20 Il n'y a donc pas lieu d'appliquer l'article 307 CE.
- 21 Dans ces circonstances, il convient de revenir à la question posée, relative à la compétence de la Cour pour interpréter la convention de Varsovie.
- 22 À cet égard, il y a lieu, d'emblée, de rappeler que, en vertu de l'article 234 CE, la Cour est compétente pour statuer à titre préjudiciel sur l'interprétation de ce traité ainsi que sur la validité et l'interprétation des actes pris par les institutions de la Communauté.
- 23 Selon une jurisprudence constante, un accord conclu par le Conseil, conformément aux articles 300 CE et 310 CE, constitue, en ce qui concerne la Communauté, un acte pris par l'une de ses institutions, au sens de l'article 234, premier alinéa, sous b), CE. Les dispositions de pareil accord forment partie intégrante, à partir de l'entrée en vigueur de celui-ci, de l'ordre juridique communautaire et, dans le cadre de cet ordre juridique, la

Cour est compétente pour statuer à titre préjudiciel sur l'interprétation de cet accord (voir arrêts du 30 avril 1974, Haegeman, 181/73, Rec. p. 449, points 4 à 6; du 30 septembre 1987, Demirel, 12/86, Rec. p. 3719, point 7; du 15 juin 1999, Andersson et Wåkerås-Andersson, C-321/97, Rec. p. I-3551, point 26, ainsi que du 11 septembre 2007, Merck Génériques — Produtos Farmacêuticos, C-431/05, Rec. p. I-7001, point 31).

- 24 Or, dans l'affaire au principal, il est constant que la Communauté n'est pas partie contractante à la convention de Varsovie. Par conséquent, la Cour n'est, en principe, pas compétente pour interpréter, dans le cadre d'une procédure préjudicielle, les dispositions de ladite convention (voir arrêt du 27 novembre 1973, Vandeweghe e.a., 130/73, Rec. p. 1329, point 2, ainsi que ordonnance du 12 novembre 1998, Hartmann, C-162/98, Rec. p. I-7083, point 9).
- 25 Toutefois, la Cour a également jugé que, lorsque et dans la mesure où, en vertu du traité, la Communauté a assumé les compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application d'une convention internationale et que, par conséquent, les dispositions de celle-ci ont pour effet de lier la Communauté, elle était compétente pour interpréter une telle convention, alors même que cette dernière n'aurait pas été ratifiée par la Communauté (voir, en ce sens, arrêts du 12 décembre 1972, International Fruit Company e.a., 21/72 à 24/72, Rec. p. 1219, point 18; du 14 juillet 1994, Peralta, C-379/92, Rec. p. I-3453, point 16, ainsi que du 3 juin 2008, Intertanko e.a., C-308/06, Rec. p. I-4057, point 48).
- 26 Dans l'affaire au principal, il est constant que l'ensemble des États membres de la Communauté étaient, à la date des faits au principal, parties à la convention de Varsovie.
- 27 Il convient donc d'examiner si, dans ladite affaire, en vertu du traité, la Communauté a assumé les compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application de la convention de Varsovie, qui recouvre tout transport aérien international de personnes, de bagages et de marchandises.

28 À l'époque des faits en cause au principal, sur le fondement de l'article 80, paragraphe 2, CE, la Communauté avait adopté, dans le domaine d'application de ladite convention de Varsovie, trois règlements.

29 Il y a lieu de mentionner, tout d'abord, le règlement (CEE) n° 295/91 du Conseil, du 4 février 1991, établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers (JO L 36, p. 5). L'objet de ce règlement se limite cependant à prévoir certaines règles minimales communes, applicables aux passagers, en ce qui concerne la compensation, par les transporteurs aériens, du refus à l'embarquement d'un vol régulier surservé. Or, contrairement à ce règlement, qui ne traite que du refus d'embarquement, la convention de Varsovie vise, quant à elle, la responsabilité des transporteurs aériens, notamment en cas de retards de vol.

30 Ensuite, le règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240, p. 1), édicte, à son article 7, une obligation d'assurance à l'égard des transporteurs aériens, couvrant leur responsabilité civile en cas d'accident causant préjudice notamment à des passagers et à des bagages. Toutefois, contrairement à la convention de Varsovie, les conditions d'engagement de la responsabilité de ces transporteurs aériens ne sont pas réglées par ce règlement.

31 Enfin, le règlement n° 2027/97 ne couvre, quant à lui, à la différence de la convention de Varsovie, que les dommages subis par les passagers, en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle, et non pas les dommages matériels affectant les bagages et les marchandises.

32 Il s'ensuit que la Communauté n'a pas assumé l'intégralité des compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application de la convention de Varsovie.

- 33 En l'absence d'un transfert intégral à la Communauté des compétences précédemment exercées par les États membres, cette dernière ne saurait, en raison du seul fait que, à la date des faits au principal, tous ces États étaient parties contractantes à la convention de Varsovie, être liée par les règles figurant dans celle-ci, qu'elle n'a pas elle-même approuvées (voir, par analogie, arrêt Intertanko e.a., précité, point 49).
- 34 Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de répondre à la première question que la convention de Varsovie ne fait pas partie des normes de l'ordre juridique communautaire que la Cour a compétence pour interpréter au titre de l'article 234 CE.

Sur la deuxième question

- 35 Par sa deuxième question, étant donné que le règlement n° 2027/97 intervient dans la sphère régie par la convention de Varsovie, à laquelle, à la date des faits en cause au principal, l'ensemble des États membres de la Communauté étaient parties, et compte tenu du principe de primauté du droit communautaire, la juridiction de renvoi souhaite, en substance, savoir si le règlement n° 2027/97 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à l'application des différentes dispositions de ladite convention, en particulier son article 29, à une situation dans laquelle un voyageur demande la mise en cause de la responsabilité du transporteur aérien en raison du préjudice qu'il a subi lors d'un vol entre les États membres de la Communauté.
- 36 D'emblée, il convient de constater que, en vertu de l'article 29 de la convention de Varsovie, l'action en responsabilité dirigée contre les transporteurs aériens en cas d'accident doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport. En revanche, le règlement n° 2027/97 ne comporte aucune disposition explicite relative au délai de prescription d'une telle action en responsabilité et ne renvoie pas non plus expressément à l'article 29 de ladite convention.

- 37 M^{me} Bogiatzi soutient essentiellement que, dans la mesure où le règlement n° 2027/97 ne renvoie pas expressément aux dispositions de la convention de Varsovie applicables à l'affaire au principal ni ne rend expressément applicables, à ladite affaire, les dispositions de cette convention, en particulier l'article 29 de celle-ci, ce règlement doit être appliqué et interprété de manière autonome.
- 38 Force est de constater que le règlement n° 2027/97 ne permet pas, au regard de son seul libellé ainsi que de son contexte, de répondre à la question posée par la juridiction de renvoi.
- 39 Dans ces circonstances, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition du droit communautaire, de tenir compte non seulement des termes de celle-ci et de son contexte, mais aussi des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (voir, en ce sens, notamment, arrêts du 18 mai 2000, KVS International, C-301/98, Rec. p. I-3583, point 21; du 23 novembre 2006, ZVK, C-300/05, Rec. p. I-11169, point 15, et du 12 février 2009, Klarenberg, C-466/07, Rec. p. I-803, point 37).
- 40 Concernant l'objectif poursuivi par le règlement n° 2027/97, il ressort de son premier considérant que celui-ci vise à améliorer, dans le cadre de la politique commune des transports, le niveau de protection des passagers victimes d'accidents aériens.
- 41 Il ressort, par ailleurs, tant des travaux préparatoires du règlement n° 2027/97 que des troisième, cinquième et quinzième considérants de celui-ci que cette volonté d'amélioration du niveau de protection des passagers victimes d'accidents aériens se traduit concrètement par l'introduction de dispositions destinées à se substituer, s'agissant du transport aérien entre États membres de la Communauté, à certaines dispositions de la convention de Varsovie, et ce en attendant un réexamen et une révision approfondis de cette convention.

42 En particulier, le législateur communautaire a considéré que les limites de la responsabilité des transporteurs aériens, telles qu'elles sont fixées par la convention de Varsovie, étaient trop basses eu égard aux conditions économiques et sociales prévalant à l'époque de l'élaboration du règlement n° 2027/97. Il a, par conséquent, entendu relever certaines de ces limites.

43 En revanche, il ressort des deuxième et quatrième considérants du règlement n° 2027/97 ainsi que de l'article 2, paragraphe 2, de celui-ci que, lorsque ledit règlement n'écarte pas l'application de la convention de Varsovie dans le but d'augmenter le niveau de protection des passagers, cette protection implique la complémentarité et l'équivalence dudit règlement avec le système conventionnel.

44 Or, l'article 29 de la convention de Varsovie, en ce qu'il ne régit qu'une modalité de mise en œuvre de l'action en responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, ne fait pas partie de la catégorie des dispositions dont le législateur communautaire a souhaité écarter l'application.

45 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la deuxième question que le règlement n° 2027/97 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à l'application de l'article 29 de la convention de Varsovie à une situation dans laquelle un voyageur demande la mise en cause de la responsabilité du transporteur aérien en raison du préjudice qu'il a subi lors d'un vol entre les États membres de la Communauté.

Sur la troisième question

46 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la troisième question.

Sur les dépens

⁴⁷ 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 (quatrième chambre) dit pour droit:

- 1) **La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, telle que modifiée par les quatre protocoles additionnels de Montréal du 25 septembre 1975, ne fait pas partie des normes de l'ordre juridique communautaire que la Cour a compétence pour interpréter au titre de l'article 234 CE.**

- 2) **Le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à l'application de l'article 29 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, telle que modifiée par les quatre protocoles additionnels de Montréal du 25 septembre 1975, à une situation dans laquelle un voyageur demande la mise en cause de la responsabilité du transporteur aérien en raison du préjudice qu'il a subi lors d'un vol entre les États membres de la Communauté européenne.**

Signatures