

WALZ

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

6 mai 2010\*

Dans l'affaire C-63/09,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Espagne), par décision du 20 janvier 2009, parvenue à la Cour le 13 février 2009, dans la procédure

**Axel Walz**

contre

**Clickair SA,**

\* Langue de procédure: l'espagnol.

LA COUR (troisième chambre),

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

avocat général: M. J. Mazák,  
greffier: M<sup>me</sup> M. Ferreira, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 10 décembre 2009,

considérant les observations présentées:

— pour M. Walz, par M<sup>e</sup> J.-P. Mascaray Martí, abogado,

— pour Clickair SA, par M<sup>me</sup> E. Rodés Casas, procuradora, et M<sup>e</sup> I. Soca Torres, abogado,

— pour la Commission européenne, par M<sup>me</sup> L. Lozano Palacios et M. K. Simonsson, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 26 janvier 2010,

rend le présent

### **Arrêt**

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 22, paragraphe 2, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (JO L 194, p. 39, ci-après la «convention de Montréal»).
  
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Walz, passager de la compagnie aérienne Clickair SA (ci-après «Clickair»), à cette dernière, au sujet de l'indemnisation du préjudice résultant de la perte de bagages enregistrés à l'occasion d'un transport aérien effectué par cette compagnie.

## Le cadre juridique

### *La réglementation de l'Union*

- 3 L'article 1<sup>er</sup> du règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (JO L 285, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, ci-après le «règlement n° 2027/97»), dispose:

«Le présent règlement met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires. [...]»

- 4 L'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 2027/97 énonce:

«La responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité.»

*La convention de Montréal*

5 Au troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal, les États parties à cette convention «reconnais[s]ent 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».

6 Aux termes du cinquième alinéa dudit préambule:

«[...] l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts [...].»

7 Le chapitre III de la convention de Montréal est intitulé: «Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice».

8 L'article 17 de cette convention, intitulé «Mort ou lésion subie par le passager — Dommage causé aux bagages», dispose:

«1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

[...]»

- 9 L'article 22 de ladite convention établit les «limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises» dans les termes suivants:

«[...]

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

[...]»

## Le litige au principal et la question préjudicielle

- 10 Le 14 avril 2008, M. Walz a introduit contre Clickair une action judiciaire par laquelle il a demandé que celle-ci soit condamnée à lui payer une indemnité pour la perte de bagages enregistrés dans le cadre d'un transport aérien effectué par cette compagnie de Barcelone (Espagne) à Porto (Portugal).
- 11 M. Walz réclame une indemnité d'un montant total de 3 200 euros, dont 2 700 euros correspondent à la valeur des bagages perdus et 500 euros au préjudice moral occasionné par cette perte.
- 12 Clickair s'est opposée à la demande de M. Walz en faisant valoir, notamment, que l'indemnité réclamée dépasse la limite de la responsabilité pour perte de bagages, d'un montant de 1 000 DTS, fixée à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal.
- 13 Le litige étant né des conditions d'exécution d'un transport aérien assuré par un transporteur de l'Union européenne entre deux villes situées dans des États membres différents, le Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona, saisi de ce litige, a fait application du règlement n° 2027/97.
- 14 Il a ainsi relevé que, s'agissant de la responsabilité des transporteurs de l'Union en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages sur le territoire de l'Union, le règlement n° 2027/97 se borne à mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal. Il s'est interrogé, par conséquent, sur l'interprétation qu'il convient de faire de certaines de ces dispositions, parmi lesquelles figure l'article 22, paragraphe 2, de cette convention, fixant la limite de la responsabilité des transporteurs aériens en cas de perte de bagages.

- 15 À cet égard, le juge de renvoi fait état d'une jurisprudence de l'Audiencia Provincial de Barcelona. Dans un arrêt rendu le 2 juillet 2008, cette juridiction aurait estimé, en effet, que la limite susmentionnée n'incluait pas, de manière conjointe, les préjudices matériel et moral mais que, d'une part, le préjudice matériel était soumis à cette limite de 1 000 DTS, tandis que, d'autre part, le préjudice moral était soumis à une autre limite, du même montant de 1 000 DTS, de telle sorte que la limite totale résultant de l'addition des dommages matériel et moral serait de 2 000 DTS.
- 16 Toutefois, ne partageant pas cette interprétation, le juge de renvoi a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«La limite de responsabilité, visée à l'article 22, paragraphe 2, de la convention [de Montréal], englobe-t-elle aussi bien le préjudice ou le dommage matériel que le préjudice ou le dommage moral résultant de la perte des bagages?»

### **Sur la question préjudicielle**

- 17 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le terme «préjudice», qui sous-tend l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, fixant la limite de la responsabilité du transporteur aérien pour le préjudice résultant, notamment, de la perte de bagages, doit être interprété en ce sens qu'il inclut aussi bien le dommage matériel que le dommage moral.
- 18 À titre liminaire, il convient de rappeler que, s'agissant de la responsabilité des transporteurs de l'Union en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages sur le territoire de l'Union, le règlement n° 2027/97, applicable en l'espèce,



met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal. Il ressort, en particulier, de l'article 3, paragraphe 1, de ce règlement que la responsabilité des transporteurs aériens de l'Union envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité. En conséquence, la juridiction de renvoi sollicite l'interprétation des dispositions pertinentes de cette convention.

- 19 La convention de Montréal, signée par la Communauté le 9 décembre 1999 sur le fondement de l'article 300, paragraphe 2, CE, a été approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539 et est entrée en vigueur, en ce qui concerne la Communauté, le 28 juin 2004.
- 20 Les dispositions de cette convention faisant partie intégrante, à partir de l'entrée en vigueur de celle-ci, de l'ordre juridique de l'Union, la Cour est compétente pour statuer à titre préjudiciel sur son interprétation (voir, par analogie, arrêt du 30 avril 1974, Haegeman, 181/73, Rec. p. 449, points 2, 4 et 5, ainsi que, s'agissant de la convention de Montréal, arrêts du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, point 36, et du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, point 28).
- 21 La convention de Montréal ne contenant aucune définition des termes «préjudice» et «dommage», il convient d'emblée de souligner 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.
- 22 Dans ces conditions, il y a lieu d'interpréter les termes «préjudice» et «dommage» contenus dans une convention internationale selon les règles d'interprétation du droit international général qui s'imposent à l'Union.

- 23 À cet égard, l'article 31 de la convention sur le droit des traités, signée à Vienne le 23 mai 1969, lequel codifie des règles du droit international général, précise qu'un traité doit être interprété de bonne foi, suivant le sens ordinaire à attribuer à ses termes dans leur contexte, et à la lumière de son objet et de son but (voir en ce sens, notamment, avis 1/91, du 14 décembre 1991, Rec. p. I-6079, point 14, ainsi que arrêts du 1<sup>er</sup> juillet 1993, *Metalsa*, C-312/91, Rec. p. I-3751, point 12; du 2 mars 1999, *Eddline El-Yassini*, C-416/96, Rec. p. I-1209, point 47, et du 20 novembre 2001, *Jany e.a.*, C-268/99, Rec. p. I-8615, point 35).
- 24 Il importe d'abord de préciser que le terme «préjudice», figurant à la fois dans l'intitulé du chapitre III et au paragraphe 1 de l'article 17 de la convention de Montréal, doit être regardé, aux fins de l'interprétation de cette convention, comme synonyme de «dommage», ce dernier terme étant mentionné dans l'intitulé et au paragraphe 2 de l'article 17 de ladite convention. Il ressort, en effet, d'autres versions linguistiques authentiques de la convention de Montréal qu'un terme identique («daño» dans la version en langue espagnole; «damage» dans la version en langue anglaise) est utilisé indifféremment pour désigner tant le «préjudice» que le «dommage», au sens de la version française de cette convention. En outre, si la version en langue russe de ladite convention, à l'instar de la version en langue française, utilise deux termes, à savoir «вред» (dommage) et «повреждение» (endommagement), ces deux termes, dotés d'une racine commune et étant employés indifféremment, doivent également être regardés comme synonymes aux fins de l'interprétation de la même convention.
- 25 S'agissant, ensuite, du contexte dans lequel est mentionné le terme «préjudice» à l'article 17 de la convention de Montréal, il y a lieu de souligner, comme il a été relevé au point précédent du présent arrêt, que ce terme figure également dans l'intitulé même du chapitre III de cette convention, dont ladite disposition fait partie. Par conséquent, à défaut d'indications contraires figurant dans ladite convention, il doit revêtir un sens identique partout où il est utilisé au sein de ce chapitre.
- 26 En outre, l'article 22 de la convention de Montréal, qui fait lui-même partie dudit chapitre III et donc du contexte pertinent, limite la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard, ce qui implique que la nature du préjudice subi par le passager est indifférente à cet égard.

- 27 Enfin, en vue de préciser le sens ordinaire à donner aux termes «préjudice» et «dommage» en application de la règle d'interprétation évoquée au point 23 du présent arrêt, il convient de rappeler qu'il existe bien une notion de dommage, d'origine non conventionnelle, commune à tous les sous-systèmes de droit international. Ainsi, selon l'article 31, paragraphe 2, des Articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite, élaborés par la Commission du droit international des Nations Unies et dont l'Assemblée générale de ladite organisation a pris note par sa résolution 56/83 en date du 12 décembre 2001, «[l]e préjudice comprend tout dommage, tant matériel que moral [...]».
- 28 Les deux facettes de la notion de dommage, telles qu'elles ressortent de la disposition susmentionnée, qui vise précisément à cet égard à codifier l'état actuel du droit international général, peuvent être considérées, pour cette raison, comme exprimant conjointement le sens ordinaire à donner à cette notion en droit international. En outre, il convient de relever que rien dans la convention de Montréal n'indique que les États contractants aient entendu attribuer à la notion de dommage, dans le contexte d'un régime de responsabilité harmonisé du droit aérien international privé, un sens spécial et déroger à son sens ordinaire. Ainsi, la notion de dommage, telle qu'elle découle du droit international général, demeure applicable, conformément à l'article 31, paragraphe 3, sous c), de la convention sur le droit des traités, précitée, dans les relations entre les parties à la convention de Montréal.
- 29 Il s'ensuit que les termes «préjudice» et «dommage», visés au chapitre III de la convention de Montréal, doivent être compris comme incluant aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale.
- 30 Cette conclusion se trouve corroborée par les objectifs qui ont présidé à l'adoption de la convention de Montréal.
- 31 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, 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 aériens.

- 32 Ainsi, s'agissant plus particulièrement des dommages survenus en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, le transporteur, aux termes de l'article 17, paragraphe 2, de la convention de Montréal, est présumé responsable de ces dommages, «par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés».
- 33 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.
- 34 Afin de préserver un tel équilibre, les États contractants sont convenus, dans certaines hypothèses — notamment, aux termes de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, en cas de destruction, perte, avarie ou retard de bagages —, de limiter l'obligation de responsabilité incombant aux transporteurs aériens. La limitation de l'indemnisation en résultant doit s'appliquer «par passager».
- 35 Il s'ensuit que l'«équilibre équitable des intérêts» susmentionné exige, dans les différentes hypothèses dans lesquelles le transporteur est tenu responsable en vertu du chapitre III de la convention de Montréal, l'existence de limites claires d'indemnisation se rapportant à l'intégralité du préjudice subi par chaque passager dans chacune desdites hypothèses, indépendamment de la nature du préjudice causé à ce dernier.

- 36 En effet, une limitation de l'indemnisation ainsi conçue 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.
- 37 Il en découle que les différentes limitations de l'indemnisation mentionnées au chapitre III de la convention de Montréal, y compris celle fixée à l'article 22, paragraphe 2, de cette convention, doivent s'appliquer à l'intégralité du préjudice causé, indépendamment de la nature matérielle ou morale de celui-ci.
- 38 En outre, l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal prévoit la possibilité pour le passager de faire une déclaration spéciale d'intérêt au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur. Cette possibilité confirme que la limite de responsabilité du transporteur aérien pour le préjudice résultant de la perte de bagages prévue audit article est, en l'absence de toute déclaration, une limite absolue qui couvre tant le dommage moral que le dommage matériel.
- 39 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que le terme «préjudice», qui sous-tend l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal fixant la limite de responsabilité du transporteur aérien pour le préjudice résultant, notamment, de la perte de bagages, doit être interprété en ce sens qu'il inclut aussi bien le dommage matériel que le dommage moral.

## Sur les dépens

- <sup>40</sup> 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 des dites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

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

**Le terme «préjudice», qui sous-tend l'article 22, paragraphe 2, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, fixant la limite de responsabilité du transporteur aérien pour le préjudice résultant, notamment, de la perte de bagages, doit être interprété en ce sens qu'il inclut aussi bien le dommage matériel que le dommage moral.**

Signatures