



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

12 avril 2018*

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Convention de Montréal – Article 31 – Responsabilité des transporteurs aériens pour des bagages enregistrés – Exigences relatives à la forme et au contenu de la protestation écrite adressée au transporteur aérien – Protestation introduite par voie électronique et enregistrée dans le système informatique du transporteur aérien – Protestation introduite au nom du destinataire par un préposé du transporteur aérien »

Dans l'affaire C-258/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Korkein oikeus (Cour suprême, Finlande), par décision du 2 mai 2016, parvenue à la Cour le 9 mai 2016, dans la procédure

Finnair Oyj

contre

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. L. Bay Larsen, président de chambre, MM. J. Malenovský (rapporteur), M. Safjan, D. Šváby et M. Vilaras, juges,

avocat général : M^{me} E. Sharpston,

greffier : M^{me} C. Strömholm, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 23 mars 2017,

considérant les observations présentées :

- pour Finnair Oyj, par M. T. Väättäinen, asianajaja,
- pour Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, par M. V. Teiramaa, asianajaja,
- pour le gouvernement italien, par M^{me} G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. M. Capolupo, avvocato dello Stato,
- pour la Commission européenne, par MM. I. Koskinen et K. Simonsson, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 20 décembre 2017,

* Langue de procédure : le finnois.

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 31 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, ci-après la « convention de Montréal »).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Finnair Oyj, une compagnie aérienne, à Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (ci-après « Fennia »), une compagnie d'assurances, au sujet de la responsabilité de ce transporteur aérien en raison du préjudice résultant de la perte d'objets se trouvant dans un bagage.

Le cadre juridique

La convention de Montréal

- 3 Le préambule de la convention de Montréal expose notamment, à son troisième alinéa, que les États parties à cette convention « reconnaiss[e]nt 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 ».
- 4 Aux termes du cinquième alinéa de ce 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 ».
- 5 L'article 17 de la convention de Montréal, intitulé « Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages », prévoit, à son paragraphe 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. »
- 6 L'article 31 de cette convention, intitulé « Délais de protestation », stipule :
« 1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.
2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci. »

Le droit de l'Union

7 L'article 1^{er} 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 1997, 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 2002, L 140, p. 2) (ci-après le « règlement n° 2027/97 »), énonce :

« 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. [...] »

8 L'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 2027/97 est libellé en ces termes :

« 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. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

9 M^{me} Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis était passagère d'un vol Finnair ayant relié Málaga (Espagne) à Helsinki (Finlande). À son arrivée à Helsinki le 1^{er} novembre 2010, elle a constaté que plusieurs objets avaient disparu du bagage qu'elle avait fait enregistrer.

10 Le jour même, M^{me} Mäkelä-Dermedesiotis en a informé un agent du service client de Finnair par téléphone. Elle a identifié les objets perdus et a communiqué leur valeur à cet agent, lequel a entré les informations qu'elle lui avait fournies dans le système informatique de Finnair. Le 3 novembre 2010, M^{me} Mäkelä-Dermedesiotis a de nouveau appelé le service client de Finnair afin d'obtenir une attestation, pour les besoins de sa compagnie d'assurances, Fennia. À la suite de cette demande, Finnair lui a délivré une attestation de dépôt d'une déclaration d'avarie.

11 Fennia a alors indemnisé M^{me} Mäkelä-Dermedesiotis de la perte qu'elle avait subie et, étant subrogée dans les droits de son assurée, elle a formé un recours en réparation contre Finnair devant le Helsingin käräjäoikeus (tribunal de première instance d'Helsinki, Finlande) le 2 septembre 2011.

12 Finnair a contesté la recevabilité de ce recours en faisant valoir, en substance, que M^{me} Mäkelä-Dermedesiotis n'avait pas présenté de protestation écrite dans le délai de sept jours à compter de la réception des bagages, visé à l'article 31, paragraphe 2, de la convention de Montréal.

13 Par jugement du 4 septembre 2012, le Helsingin käräjäoikeus (tribunal de première instance d'Helsinki) a statué en faveur de Finnair et a rejeté le recours en réparation.

14 Fennia a interjeté appel de ce jugement devant le Helsingin hovioikeus (cour d'appel d'Helsinki, Finlande).

15 Ce dernier a examiné, notamment, les instructions aux passagers publiées sur le site Internet de Finnair, lesquelles contenaient diverses indications quant à la marche à suivre pour signaler un dommage et présenter une protestation écrite à proprement parler. Cette juridiction a constaté que la

déclaration d'avarie pouvait être faite par téléphone tandis que la protestation écrite devait être soumise au moyen d'un formulaire déterminé à remplir dans les sept jours suivant la réception du bagage. Le Helsingin hovioikeus (cour d'appel d'Helsinki) a considéré que les instructions figurant sur le site Internet de Finnair « n'étaient pas suffisamment claires et dépourvues d'ambiguïté pour le passager en tant que consommateur ». Selon cette juridiction, les instructions ne mentionnant pas la finalité de la déclaration d'avarie, la passagère, en tant que consommateur, pouvait légitimement penser qu'une protestation réalisée par téléphone et enregistrée par un salarié de l'entreprise respectait également les conditions d'une protestation écrite formelle. En l'occurrence, M^{me} Mäkelä-Dermedesiotis aurait décrit la perte survenue en détail à Finnair et l'attestation écrite de dépôt d'une déclaration d'avarie délivrée par celle-ci établirait le fait que sa protestation a été retranscrite dans les temps dans le système informatique de Finnair. Pour le surplus, cette dernière a reçu ladite déclaration d'avarie, mais n'a pas informé M^{me} Mäkelä-Dermedesiotis qu'elle considérait que cela ne suffisait pas à permettre d'introduire une action visant à engager la responsabilité de ce transporteur aérien et ne lui a pas précisé qu'il lui fallait également formuler une protestation écrite.

- 16 Par un arrêt du 28 février 2014, le Helsingin hovioikeus (cour d'appel d'Helsinki) a réformé le jugement du Helsingin käräjäoikeus (tribunal de première instance d'Helsinki) et condamné Finnair à indemniser Fennia.
- 17 Finnair a formé un pourvoi contre cet arrêt devant la juridiction de renvoi, le Korkein oikeus (Cour suprême, Finlande). À l'appui de son pourvoi, ce transporteur aérien soutient notamment que, contrairement au Helsingin käräjäoikeus (tribunal de première instance d'Helsinki), le Helsingin hovioikeus (cour d'appel d'Helsinki) s'est livré à une interprétation erronée de l'article 31 de la convention de Montréal.
- 18 Dans ces conditions, le Korkein oikeus (Cour suprême) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
 - « 1) L'article 31, paragraphe 4, de la convention de Montréal doit-il être interprété en ce sens que, afin de conserver le droit d'agir, la protestation doit être faite non seulement dans les délais, mais aussi par écrit, dans ces mêmes délais, de la manière visée au paragraphe 3 de ce même article ?
 - 2) Si la conservation du droit d'agir suppose que la protestation faite dans les délais ait été présentée sous une forme écrite, l'article 31, paragraphe 3, de la convention de Montréal doit-il être interprété en ce sens qu'il peut être satisfait au moyen de procédés électroniques à l'exigence concernant la forme écrite, y compris par l'enregistrement dans le système [informatique] du transporteur de l'avarie déclarée ?
 - 3) La convention de Montréal peut-elle être interprétée en ce sens que l'exigence d'une forme écrite est considérée comme étant remplie lorsqu'un agent de la compagnie aérienne, au su du passager, met la déclaration d'avarie/la protestation en forme écrite soit sur support papier, soit par voie électronique, en l'introduisant dans le système [informatique] du transporteur ?
 - 4) L'article 31 de la convention de Montréal soumet-il la protestation à d'autres exigences de fond que celle consistant à ce que le transporteur ait connaissance du préjudice causé ? »

Sur les questions préjudicielles

Observations liminaires

- 19 Il y a lieu de préciser que la convention de Montréal a été signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999, puis approuvée au nom de celle-ci par le Conseil de l'Union européenne, le 5 avril 2001. Elle est entrée en vigueur, en ce qui concerne l'Union européenne, le 28 juin 2004.
- 20 À partir de cette date, la convention de Montréal fait partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union et, par voie de conséquence, la Cour est compétente pour statuer à titre préjudiciel sur son interprétation (voir, en ce sens, arrêts du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 36, ainsi que du 6 mai 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, point 20).
- 21 À cet égard, l'article 31 de la convention de Vienne, du 23 mai 1969, sur le droit des traités, qui codifie le droit international général, lequel s'impose à l'Union, 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 (arrêt du 17 février 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, point 24).
- 22 C'est à la lumière de ces considérations qu'il convient d'interpréter, dans la présente affaire, les dispositions pertinentes de la convention de Montréal.

Sur la première question

- 23 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 31, paragraphe 4, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens que, dans les délais prescrits au paragraphe 2 de cet article, la protestation doit être faite par écrit, conformément au paragraphe 3 dudit article, sous peine d'irrecevabilité de tout type d'action contre le transporteur.
- 24 À cet égard, tout d'abord, il ressort de l'article 31, paragraphe 2, de la convention de Montréal, notamment, que, en cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur aérien une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans les délais prévus par cette disposition, respectivement pour les bagages et pour les marchandises.
- 25 Par ailleurs, aux termes de l'article 31, paragraphe 3, de cette convention, toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans les délais prévus pour cette protestation.
- 26 Or, les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 31 de la convention de Montréal sont de nature complémentaire. Tandis que l'article 31, paragraphe 2, de cette convention se borne à fixer les délais dans lesquels différents types de protestations doivent être adressés au transporteur aérien, l'article 31, paragraphe 3, de ladite convention précise, pour sa part, d'une part, de quelle manière ces protestations doivent être adressées au transporteur et, d'autre part, sous quelle forme ces protestations doivent être faites, étant entendu que cette précision ne saurait affecter l'obligation de respecter les délais prévus audit article 31, paragraphe 2.
- 27 Il s'ensuit que les paragraphes 2 et 3 de l'article 31 de la convention de Montréal, lus conjointement, doivent être interprétés comme imposant qu'une protestation soit faite par écrit et adressée au transporteur aérien dans les délais prévus audit article 31, paragraphe 2.
- 28 Ensuite, aux termes de l'article 31, paragraphe 4, de la convention de Montréal, à défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur aérien sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

- 29 Il en ressort que celui qui estime avoir subi un préjudice du fait de l'avarie subie par un bagage ou une marchandise doit adresser au transporteur aérien sa protestation dans les délais prescrits à l'article 31, paragraphe 2, de cette convention, sous peine d'irrecevabilité de tout type d'action contre ledit transporteur.
- 30 En outre, compte tenu de l'articulation particulière entre les paragraphes 2 et 3 de l'article 31 de la convention de Montréal, telle qu'elle est précisée au point 26 du présent arrêt, une protestation ne saurait être considérée comme ayant été valablement adressée au transporteur aérien dans les délais prévus, au sens du paragraphe 4 de cet article, si celle-ci n'a pas été émise dans la forme écrite, exigée au paragraphe 3 de ce même article.
- 31 Il découle de l'ensemble des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre à la première question que l'article 31, paragraphe 4, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens que, dans les délais prescrits au paragraphe 2 de cet article, la protestation doit être faite par écrit, conformément au paragraphe 3 dudit article, sous peine d'irrecevabilité de tout type d'action contre le transporteur.

Sur la deuxième question

- 32 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si une protestation, telle que celle en cause au principal, enregistrée dans le système informatique du transporteur aérien répond à l'exigence d'une forme écrite, prévue à l'article 31, paragraphe 3, de la convention de Montréal.
- 33 À cet égard, il convient de relever que, selon son sens ordinaire, l'adjectif « écrit » implique un ensemble de signes graphiques doté d'une signification.
- 34 En outre, au regard tant du troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal, qui rappelle l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international, que du principe d'un « équilibre équitable des intérêts », visé au cinquième alinéa de cette convention, l'exigence de forme écrite ne saurait conduire à limiter excessivement la manière concrète dont le passager peut choisir de présenter sa protestation, pour autant que ce passager demeure identifiable comme étant l'auteur de la protestation.
- 35 Par conséquent, l'adjectif « écrit », dans le contexte de l'article 31 de ladite convention, se comprend comme visant tout ensemble de signes graphiques doté d'une signification, indépendamment du fait qu'il est rédigé à la main, imprimé sur papier, ou bien enregistré sous forme électronique.
- 36 Partant, une protestation, telle que celle en cause au principal, enregistrée dans le système informatique du transporteur aérien, doit être considérée comme répondant à l'exigence d'une forme écrite, visée à l'article 31, paragraphe 3, de la convention de Montréal.
- 37 Compte tenu des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la deuxième question qu'une protestation, telle que celle en cause au principal, enregistrée dans le système informatique du transporteur aérien répond à l'exigence d'une forme écrite, prévue à l'article 31, paragraphe 3, de la convention de Montréal.

Sur la troisième question

- 38 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à ce que l'exigence d'une forme écrite soit considérée comme étant remplie lorsqu'un agent du transporteur aérien met, au su du passager, la déclaration d'avarie en forme écrite soit sur support papier, soit par voie électronique, en l'introduisant dans le système informatique de ce transporteur.
- 39 Ainsi qu'il ressort des points 24 et 25 du présent arrêt, il résulte notamment de l'article 31, paragraphe 2, de la convention de Montréal que, en cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur aérien une protestation dans les délais impartis. Par ailleurs, aux termes de l'article 31, paragraphe 3, de cette convention, toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.
- 40 Il découle du libellé clair de ces dispositions, lues ensemble, qu'il incombe à un destinataire, tel que celui en cause au principal, en tant que passager dont les bagages enregistrés ont fait l'objet d'une avarie, de faire une protestation et de l'adresser au transporteur aérien en cause.
- 41 En effet, le passager concerné est susceptible de constater le fait d'avarie et dispose des éléments nécessaires aux fins d'établir le caractère et la valeur des objets concrets ayant subi le dommage ainsi que, en définitive, le montant de ce dommage.
- 42 Si la responsabilité d'émettre une protestation repose exclusivement sur le passager, il ne résulte aucunement du libellé de l'article 31 de la convention de Montréal que celui-ci serait pour autant privé de la liberté de bénéficier de l'assistance d'autres personnes aux fins de l'introduction de sa protestation.
- 43 Une interprétation contraire irait d'ailleurs à l'encontre de l'objectif de protection des intérêts du consommateur dans le transport aérien découlant du troisième alinéa du préambule de cette convention, dont il y a lieu de tenir compte conformément à la jurisprudence de la Cour rappelée au point 21 du présent arrêt.
- 44 La faculté dont dispose le passager de recourir à l'assistance d'autres personnes lui permet également, comme cela a été le cas dans l'affaire au principal, de bénéficier de l'assistance d'un agent du transporteur aérien, en vue de retranscrire sa déclaration orale en forme écrite et de l'introduire dans le système informatique de ce transporteur, prévu à cet effet.
- 45 Or, il ne saurait être nié que les intérêts respectifs du passager et du transporteur aérien, dont l'agent est employé, sont différents, voire opposés. En effet, le premier prétend à l'existence d'un dommage causé à ses bagages, dont le second est censé assumer la responsabilité.
- 46 Toutefois, l'objectif de protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international ainsi que la nécessité d'assurer que l'agent retranscrive fidèlement et loyalement la déclaration orale du passager peuvent être suffisamment garantis en assurant que le passager concerné puisse vérifier l'exactitude du texte de la protestation, telle que mise en forme écrite et introduite dans le système informatique par l'agent du transporteur aérien et, le cas échéant, la modifier ou la compléter, voire la remplacer, avant que n'expire le délai prévu à l'article 31, paragraphe 2, de la convention de Montréal.
- 47 Il découle de ce qui précède que l'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à ce que l'exigence d'une forme écrite soit considérée comme étant remplie lorsqu'un agent du transporteur aérien met, au su du passager, la déclaration d'avarie en forme écrite soit sur support papier, soit par voie électronique, en l'introduisant dans le système informatique de ce transporteur, pour autant que ce passager peut vérifier l'exactitude du

texte de la protestation, telle que mise en forme écrite et introduite dans ce système et, le cas échéant, la modifier ou la compléter, voire la remplacer, avant que n'expire le délai prévu à l'article 31, paragraphe 2, de cette convention.

Sur la quatrième question

- 48 Par sa quatrième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 31 de la convention de Montréal soumet la protestation à d'autres exigences de fond que celle consistant à ce que le transporteur aérien ait connaissance du dommage causé.
- 49 À cet égard, il ressort du libellé de l'article 31, paragraphe 1, de la convention de Montréal, notamment, que la réception des bagages enregistrés sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, de cette convention.
- 50 Il découle de ce libellé que le but d'une protestation, telle que celle en cause dans l'affaire au principal, adressée au transporteur aérien, est de faire part à celui-ci que les bagages enregistrés n'ont pas été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, de cette convention.
- 51 S'agissant, ensuite, du contexte dans lequel s'inscrit l'article 31, paragraphe 1, de la convention de Montréal, il convient de relever que, en vertu de la première partie de la première phrase de l'article 17, paragraphe 2, de cette convention, le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, de perte ou d'avarie de bagages enregistrés.
- 52 Il s'ensuit que l'article 31, paragraphe 1, de la convention de Montréal, lu à la lumière de la première partie de la première phrase de l'article 17, paragraphe 2, de cette convention, doit être interprété en ce sens qu'une protestation faite par le passager concerné, telle que celle introduite dans l'affaire au principal, vise à informer le transporteur aérien de l'existence du dommage survenu.
- 53 Or, dans la mesure où, ainsi qu'il ressort de la réponse aux première et deuxième questions, l'article 31, paragraphes 2 à 4, de la convention de Montréal se limite à préciser, tout d'abord, les délais dans lesquels les différents types de protestations doivent être adressés au transporteur, ensuite, de quelle manière et sous quelle forme ces protestations doivent être adressées au transporteur et, enfin, les conséquences du non-respect de toutes ces exigences, cet article ne pose aucune condition de fond auxdites protestations.
- 54 Il découle de ce qui précède que l'article 31 de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'il ne soumet pas la protestation à d'autres exigences de fond que celle consistant à ce que le transporteur aérien ait connaissance du dommage causé.

Sur les dépens

- 55 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 (troisième chambre) dit pour droit :

- 1) **L'article 31, paragraphe 4, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001, doit être interprété en ce sens que, dans les délais prescrits au paragraphe 2 de cet article, la protestation doit être faite par écrit, conformément au paragraphe 3 dudit article, sous peine d'irrecevabilité de tout type d'action contre le transporteur.**
- 2) **Une protestation, telle que celle en cause au principal, enregistrée dans le système informatique du transporteur aérien, répond à l'exigence d'une forme écrite, prévue à l'article 31, paragraphe 3, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999.**
- 3) **L'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à ce que l'exigence d'une forme écrite soit considérée comme étant remplie lorsqu'un agent du transporteur aérien met, au su du passager, la déclaration d'avarie en forme écrite soit sur support papier, soit par voie électronique, en l'introduisant dans le système informatique de ce transporteur, pour autant que ce passager peut vérifier l'exactitude du texte de la protestation, telle que mise en forme écrite et introduite dans ce système et, le cas échéant, la modifier ou la compléter, voire la remplacer, avant que n'expire le délai prévu à l'article 31, paragraphe 2, de cette convention.**
- 4) **L'article 31 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, doit être interprété en ce sens qu'il ne soumet pas la protestation à d'autres exigences de fond que celle consistant à ce que le transporteur aérien ait connaissance du dommage causé.**

Signatures