

Version nominative

Traduction

C-606/20 - 1

Affaire C-606/20.

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

17 novembre 2020

Juridiction de renvoi :

Landgericht Düsseldorf (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

9 novembre 2020

Partie demanderesse et appelante :

EZ

Partie défenderesse et intimée :

IBERIA Lineas Aereas de España, Sociedad Unipersonal

I.

[OMISSIS]

Décision

Dans le litige opposant

EZ, [OMISSIS] Waltrop,

partie requérante et appelante,

[OMISSIS]

à

IBERIA Lineas Aereas de España, Sociedad Unipersonal, [OMISSIS] Madrid,
Espagne,

partie défenderesse et intimée,

[OMISSIS]

La 22^e chambre civile du Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Dusseldorf),

à la suite de l'audience du 23 octobre 2020,

[OMISSIS]

a ordonné : **[Or. 2]**

Il est sursis à statuer.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, conformément à l'article 267, premier alinéa, sous b), et troisième alinéa, TFUE, de la question suivante d'interprétation du droit de l'Union :

L'article 20, première phrase, 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, approuvée au nom de cette dernière par la décision 2001/539/CE du Conseil du 5 avril 2001 et entrée en vigueur le 28 juin 2004, doit-il être interprété en ce sens que le transporteur aérien est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité en cas de perte de bagages au titre de l'article 17, paragraphe 2, de cette convention, lorsque le passager transporte des articles électroniques neufs ou dans un état neuf, tels qu'un appareil photographique compact, une tablette (iPad) et des écouteurs sans fil, dans le bagage en soute plutôt que dans le bagage à main, sans en avertir le transporteur aérien, alors qu'il aurait pu raisonnablement prendre ces articles électroniques avec lui dans le bagage à main ?

Motifs

I.

Le requérant, EZ, domicilié à Waltrop, demande à la défenderesse, la compagnie aérienne IBERIA Lineas Aeras de España, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal, de l'indemniser pour la perte de son bagage en vertu de la convention de Montréal.

Le requérant a réservé auprès de la défenderesse un vol opéré par celle-ci le 29 décembre 2018, de Düsseldorf à Panama City via Madrid [OMISSIS]. Lors du départ, à l'aéroport de Düsseldorf, le requérant a fait enregistrer un sac de voyage comme bagage en soute. Il n'a pas pris de bagage à main. Dans le bagage en soute, se trouvaient, outre des vêtements, notamment les objets suivants : **[Or. 3]**

- un appareil photographique Cybershot, de marque : Sony, modèle : DSX-RX 100 II, valeur résiduelle : 674,10 euros, acquisition en : été 2018
- une tablette, de marque : Apple, modèle : iPad, Cellular 128 GB de capacité de stockage, couleur : grise, valeur résiduelle : 512,10 euros, acquisition en : juillet 2018
- des écouteurs sans fil, de marque : Beats by D^r. Dre, couleur : noir mate, valeur résiduelle : 314,91 euros, acquisition en : octobre 2018

Le requérant aurait pu sans problème prendre ces objets avec lui dans le bagage à main. Toutefois, il ne l'a pas fait parce, jusqu'alors, il avait toujours transporté de tels objets dans le bagage en soute sans que ce dernier soit perdu.

Au total, le contenu du sac de voyage (vêtements, appareil photographique, tablette et écouteurs) avait une valeur de 2 268,10 euros. Le requérant demande réparation de ce dommage dans la limite de la responsabilité du transporteur conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, pour un montant de 1.288 droits de tirage spéciaux, ce qui correspond à un montant de 1.383,00 euros.

Par un jugement prononcé le 24 janvier 2020, l'Amtsgericht (tribunal de district, Allemagne) n'a accueilli la demande d'indemnisation pour perte de bagages que pour un montant de 720,47 euros et l'a rejetée en ce qui concerne l'appareil photographique compact, la tablette et les écouteurs sans fil.

Il a motivé sa décision en indiquant que le requérant avait une part de responsabilité de 100 % conformément à l'article 20, première phrase, de la convention de Montréal, de sorte que des demandes d'indemnisation pour perte de bagage étaient exclues. Les objets susmentionnés (appareil photographique, tablette, écouteurs), presque neufs et d'une valeur non négligeable, seraient des « objets de valeur ». Dans le cadre du transport aérien de masse actuel, le passager devrait toujours envisager de perdre son bagage, de sorte que de tels objets de valeur devraient toujours être transportés dans le bagage à main.

Le requérant a formé contre la décision de première instance du 24 janvier 2020, qui lui a été signifiée le 5 février 2020, un recours en bonne et due forme, ainsi qu'en temps utile, et a motivé ce recours [Or. 4] [OMISSIS : détails de la procédure] dûment et en temps utile.

Le requérant au principal fait valoir en appel, que l'Amtsgericht (tribunal de district) aurait fait une interprétation erronée de la disposition de l'article 20, première phrase, de la convention de Montréal. Il conviendrait d'interpréter cette disposition à la lumière de l'objectif de la Convention de Montréal, qui est de protéger les intérêts des consommateurs et de réaliser un équilibre équitable des intérêts. Les articles électroniques, tels que des appareils photographiques compacts, des tablettes et des écouteurs, ne seraient plus, de nos jours, des « objets

de valeur », mais de simples « objets de tous les jours », qui sont utilisés quotidiennement et n'ont pas non plus de valeur extraordinaire, et qui, de surcroît, n'ont souvent qu'une durée de vie de courte à moyenne. Partant, de tels articles électroniques devraient être traités de la même manière que des vêtements, des lunettes de soleil ou d'autres objets similaires, qui peuvent également être transportés dans le bagage en soute.

C'est pourquoi, en appel, le requérant demande à la juridiction de modifier le jugement de première instance du 24 janvier 2020 et de lui accorder une indemnisation supplémentaire pour les biens susmentionnés, à hauteur de 662,53 euros.

La défenderesse conclut au rejet de l'appel. Elle défend le jugement de première instance.

II.

Le succès de l'appel interjeté par le requérant dépend de manière décisive de la question préjudicielle formulée au début de la présente décision de renvoi :

1.

Le règlement (CE) n° 2027/97, du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages [Or. 5] sur le territoire de l'Union. Il résulte 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. La convention de Montréal a été signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée par le Conseil de l'Union européenne au nom de celle-ci le 5 avril 2001. Elle est entrée en vigueur, en ce qui concerne l'Union européenne, le 28 juin 2004. Elle fait, à compter de cette date, 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 arrêt du 19 décembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, points 29 et suiv.).

2.

Il est constant que le requérant est en droit de demander une indemnisation à la défenderesse en tant que transporteur aérien, conformément à l'article 17, paragraphe 2, de la convention de Montréal, en raison de la perte d'un bagage enregistré le 29 décembre 2018 à l'aéroport de Düsseldorf. Le litige entre les parties porte uniquement sur la point de savoir si le requérant a une part de responsabilité de 100 %, conformément à l'article 20, première phrase, de la convention de Montréal, parce qu'il transportait un appareil photographique

compact, une tablette et des écouteurs qui se trouvaient dans la valise perdue, non pas dans le bagage à main, mais dans le bagage en soute.

Conformément à l'article 20, première phrase, de la convention de Montréal, dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué.

Partant, ce qui est déterminant est de savoir comment il convient d'entendre l'exigence que le passager « a[it] causé le dommage ou y a[it] contribué, [...] dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué », à laquelle la convention de Montréal subordonne l'exonération de la responsabilité du transporteur. **[Or. 6]**

Les notions contenues dans la convention de Montréal doivent faire l'objet d'une interprétation uniforme et autonome, de telle sorte qu'il convient de tenir compte, lors de l'interprétation de ces notions, non pas des divers sens ayant pu leur être donnés dans les droits internes des États membres de l'Union, mais des règles d'interprétation du droit international général qui s'imposent à celle-ci. À cet égard, l'article 31 de la convention de Vienne sur le droit des traités, du 23 mai 1969, 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 (voir arrêt du 19 décembre 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, points 31 et suiv.).

Par ailleurs, selon le troisième alinéa du préambule de la convention de Montréal, les États parties à celle-ci, 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 objective des transporteurs aériens. Un tel régime implique, néanmoins, ainsi qu'il découle du cinquième alinéa du préambule de la convention de Montréal, que soit préservé un « équilibre équitable des intérêts », notamment des intérêts des transporteurs aériens et des passagers (voir arrêt du 19 décembre 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, point 36).

Afin de préserver l'équilibre des intérêts, la convention de Montréal prévoit, dans certaines hypothèses, d'exonérer la responsabilité du transporteur. En effet, l'article 20, première phrase, de cette convention prévoit que, dans le cas où le transporteur apporte la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable du passager a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de ce passager. Ces limites permettent 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 (voir arrêt du 19 décembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, points 39 et suiv.).
[Or. 7]

Partant, la condition d'exonération de la responsabilité du transporteur aérien, prévue à l'article 20, première phrase, de la convention de Montréal, requérant que le passager « a[it] causé le dommage ou y a[it] contribué, [...] dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué », doit être interprétée conformément à la signification usuelle des termes, à l'économie du règlement et en tenant compte de l'objectif et de la finalité de la convention de Montréal, à savoir assurer un niveau élevé de protection des intérêts des consommateurs tout en assurant un « équilibre équitable des intérêts » entre les intérêts des passagers aériens et ceux des transporteurs aériens.

Dans un sens normal, une négligence ayant à tout le moins contribué au dommage en cas de perte de bagage devrait supposer un manquement à la diligence objectivement requise.

La jurisprudence et la doctrines allemandes considèrent que, dans le cadre du transport de masse actuel, le passager devrait toujours envisager la possibilité de perdre son bagage en soute, de sorte qu'il y a en principe manquement grave au devoir de diligence dans la gestion de ses propres affaires, conformément à l'article 20, première phrase, de la convention de Montréal, lorsque des objets de valeur sont transportés dans le bagage en soute et non dans le bagage à main [OMISSIS]. Ainsi, la jurisprudence allemande a, par exemple, considéré qu'il y avait contribution au dommage lorsque le passager transportait dans le bagage en soute un équipement photographique de valeur, [OMISSIS] alors qu'il aurait raisonnablement pu le transporter dans le bagage à main, et que le bagage en soute a ensuite été perdu.

Pour la chambre de céans, la situation ne pose pas de problème lorsque le passager transporte des objets de valeur classiques, comme des espèces, des titres, des bijoux en or, etc., dans [Or. 8] le bagage en soute plutôt que dans le bagage à main. Cela devrait normalement constituer une contribution importante du passager au dommage, entraînant une exonération partielle ou totale de la responsabilité du transporteur aérien [OMISSIS]. Toutefois, s'agissant du transport d'articles électroniques, comme en l'espèce, la question de la contribution au dommage requiert une approche plus nuancée.

Ces dernières années, un grand nombre d'articles électroniques comme les smartphones, les tablettes, les ordinateurs portables et les appareils photographiques compacts, etc., sont devenus des objets de tous les jours et ont connu une large diffusion. Les prix des articles électroniques ont constamment baissé au cours des dernières décennies, malgré l'amélioration constante de la technique. Beaucoup de personnes utilisent ce type d'articles électroniques

presque quotidiennement. Même si, comme le montre également le cas d'espèce, les prix neufs de tels appareils atteignent parfois des montants allant jusqu'à 1 000,00 EUR, ces appareils n'ont souvent qu'une durée de vie et d'utilisation limitée et perdent rapidement de leur valeur sur le marché d'occasion. C'est pourquoi, une grande partie de la population ne considère pas de tels produits électroniques comme des objets de valeur classiques. Cela pourrait inciter à ne pas voir une contribution au dommage dans le comportement du requérant (qui a mis un appareil photo, une tablette et des écouteurs dans le bagage en soute), et à accorder à celui-ci la totalité de l'indemnisation pour ces objets perdus.

D'autre part, ainsi que le montre le cas d'espèce, les articles électroniques à l'état neuf ont une valeur non négligeable. Les articles électroniques comme des smartphones, des appareils photographiques compacts, des tablettes et des écouteurs sont souvent de petite taille et maniables et, en règle générale, le passager peut les transporter sans difficulté dans un bagage à main. En outre, il est vrai que, dans le cadre du transport de masse actuel, des pertes de bagages se produisent régulièrement, de sorte que le passager doit en principe toujours envisager cette perte. En l'occurrence, pour établir un juste équilibre des intérêts entre les intérêts du passager, qui bénéficie également des avantages du transport de masse actuel, et ceux des compagnies aériennes, on pourrait considérer qu'il est raisonnable que le passager transporte toujours de tels objets dans le bagage à main, afin d'éviter que [Or. 9] les compagnies aériennes soient exposées à des demandes d'indemnisation élevées en cas de perte de bagages.

Il semble qu'à ce jour le juge de l'Union n'ait pas résolu cette question et que l'interprétation correcte ne puisse pas être clairement déterminée, de sorte qu'il convient de saisir la Cour à titre préjudiciel, conformément à l'article 267, premier alinéa, sous b), et troisième alinéa, TFUE.

III.

En raison du renvoi à la Cour, le litige a été suspendu par analogie avec l'article 148 du code de procédure civile (Zivilprozessordnung).

[OMISSIS]