

**Affaire C-173/23**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

20 mars 2023

**Juridiction de renvoi :**

Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Palma de Mallorca (Espagne)

**Date de la décision de renvoi :**

10 mars 2023

**Partie requérante :**

Eventmedia Soluciones, S. L.

**Partie défenderesse :**

Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.

---

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Identification de la juridiction de renvoi, des parties et de leurs représentants ainsi que de leurs domiciles respectifs]

**ORDONNANCE**

À PALMA DE MAJORQUE, le 10 mars 2023[3].

[OMISSIS]

EN FAIT

**PREMIÈREMENT.**– La société commerciale EVENTMEDIA SOLUCIONES, S. L. a introduit une demande de procédure simplifiée à l'encontre de la société commerciale AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A. U., à laquelle il a été répondu dans le respect des délais et de la procédure.

[OMISSIS] [Questions de procédure interne]

**DEUXIÈMEMENT.**– Par ordonnance du 15 novembre 2022 [OMISSIS], les parties à la procédure et le Ministerio Fiscal (ministère public, Espagne) ont été

entendus afin qu'ils puissent se prononcer, au regard des doutes relatifs à l'interprétation du droit de l'Union qui ont été exposés, sur la pertinence et, le cas échéant, la portée d'un renvoi préjudiciel en interprétation devant la Cour de justice de l'Union européenne.

**TROISIÈMEMENT.**– Dans l'hypothèse où, eu égard à la réponse aux questions posées, il y aurait lieu de procéder à un examen d'office de clauses abusives, les parties en seront informées afin qu'elles puissent en débattre, conformément à la jurisprudence de la Cour.

## **EN DROIT**

**PREMIÈREMENT.**– *Objet du litige au principal et faits pertinents.*

1. La requérante a introduit un recours contre la compagnie aérienne AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A.U. Elle réclame un montant de 766 euros à titre de réparation du dommage résultant du retard dans le transport aérien de bagages, en exécution de l'action prévue à l'article 19 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 (ci-après la « convention de Montréal »).

2. La requérante introduit la demande en sa qualité de cessionnaire de la créance. Elle joint en annexe à sa requête le contrat de cession conclu avec le passager qui a subi les conséquences du retard dans la livraison des bagages à l'occasion du vol UX63 au départ de Madrid et à destination de Cancun (Mexique).

3. La compagnie aérienne défenderesse a répondu à la demande et s'oppose à la réclamation. Elle ne nie pas la réalité du retard dans la livraison des bagages, bien qu'elle en conteste l'ampleur, de sorte que la condition factuelle qui ferait naître une responsabilité pour retard dans le transport de bagages, visée à l'article 19 de la convention de Montréal, est vérifiée.

La partie défenderesse conteste la qualité pour agir de la requérante, au motif qu'il n'existe pas de cession de créance juridiquement valable, dès lors qu'il y a eu violation de l'interdiction, prévue par la clause 15.1 figurant dans les conditions générales de transport, de cession des droits du passager.

4. Lors de l'audition des parties [OMISSIS], la juridiction de céans a exposé les doutes interprétatifs qu'elle nourrissait dès lors qu'il convient d'appliquer le droit de l'Union. Ces doutes concernaient, en particulier, la portée du contrôle juridictionnel d'office des clauses abusives conformément à la directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs (JO 1993, L 95, p. 29), et à la jurisprudence constante de la Cour, dans une situation comme celle qui se présente en l'espèce, dans laquelle le cessionnaire qui exerce l'action dans la procédure n'a pas la qualité de consommateur.

5. La compagnie aérienne AIR EUROPA s'est partiellement prononcée en faveur d'un renvoi préjudiciel.

Elle a considéré qu'il n'y avait pas lieu de saisir la Cour à titre préjudiciel sur la question de la nature contractuelle des droits dont dispose le passager conformément à la convention de Montréal. Elle a soutenu que la question avait déjà été tranchée par la Cour dans son arrêt du 17 février 2016, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88). En conséquence, il n'existerait pas, à cet égard, de doutes interprétatifs justifiant un renvoi préjudiciel.

À la lumière des observations formulées par la compagnie aérienne, la juridiction de céans estime qu'il n'y a pas lieu de poser à la Cour une question préjudicielle à cet égard.

L'intérêt de déterminer si la responsabilité du transporteur dans le cadre du régime prévu à l'article 19 de la convention de Montréal, pour le retard dans la livraison des bagages, est une responsabilité de nature contractuelle ou non est dû au fait que ce qui est interdit en vertu de la clause 15.1 incluse dans les conditions générales de transport est la cession des droits dont dispose le passager au titre du contrat de transport.

La juridiction de céans maintient ses doutes au regard du droit à indemnisation prévu à l'article 7, paragraphe 1, lu en combinaison avec l'article 5, paragraphe 1, sous c), 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 (JO 2004, L 46, p. 1). Cette indemnisation correspond à un régime de responsabilité objective, pour les simples « perturbations » ou « désagréments » causés par le refus d'embarquement, l'annulation ou le retard important d'un vol. Elle est compatible et conciliable avec toute autre indemnisation complémentaire (article 12 du règlement n° 261/2004). Il s'agit d'une responsabilité objective du transporteur aérien, indépendante de la violation même du contrat de transport, sans préjudice du fait que le transporteur n'est pas tenu de verser l'indemnisation « s'il peut prouver » que l'annulation, le refus d'embarquement ou le retard important « est d[û] à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises » (article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004).

Cependant, bien que les articles 39 et 40 de la convention de Montréal prévoient que le transporteur de fait est également soumis aux dispositions de ladite convention, la responsabilité prévue à l'article 19 pour les cas de retard dans le transport de bagages relève sans aucun doute d'une action en dommages et intérêts, de nature contractuelle, découlant de la violation du contrat de transport. Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article 17, paragraphe 3, le passager est autorisé à « faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport », dans le respect toutefois, comme l'établit l'article 29,

paragraphe 1, des conditions et limites de responsabilité prévues par la convention de Montréal.

Par conséquent, bien que l'article 29 de la convention de Montréal, en réglementant le fondement des réclamations au titre de la convention, précise lui-même qu'il n'aborde pas les questions relatives « à la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs », la juridiction de céans, à la différence du cas du droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004, comprend que l'action prévue à l'article 19 de la convention de Montréal pour les cas de retard dans le transport de bagages est fondée sur la violation du contrat de transport. Par conséquent, la cession de la créance de dommages et intérêts est affectée par l'interdiction de cession prévue par la clause 15 intégrée dans les conditions générales du contrat de transport.

Eu égard à ce qui précède, et dans la mesure où la juridiction de céans estime que les éléments de fait et de droit pour considérer la clause comme abusive sont réunis à l'égard du passager consommateur, les doutes quant à l'interprétation du droit de l'Union se limitent par conséquent aux aspects relatifs à la portée de l'examen d'office des clauses abusives.

Sur cette question, la compagnie aérienne défenderesse, AIR EUROPA, soutient, en invoquant des dispositions légales ainsi que la jurisprudence espagnole et celle de la Cour, qu'il n'y a pas lieu de procéder à un examen d'office de clauses abusives à des fins de protection des consommateurs et des usagers. En résumé, elle considère qu'un examen d'office exige que le consommateur soit partie à la procédure. Or, en l'espèce, le recours est introduit par la cessionnaire du droit, qui ne se voit pas transmettre la qualité de consommateur du passager du fait de la cession de la créance. Elle souligne que nous ne sommes pas en présence d'une cession de contrat, mais d'une cession de créance, qui enfreindrait l'interdiction de cession prévue par la clause 15.1 intégrée dans les conditions générales du contrat.

**6.** Le ministère public a émis un avis par lequel il a fait connaître son point de vue.

Il a estimé que le renvoi préjudiciel ne se justifiait pas, au motif qu'il existe des éléments de fait et de droit pour considérer la clause comme abusive, et que la juridiction de céans devait donc, conformément à la jurisprudence de la Cour, procéder à l'examen d'office de la clause interdisant la cession des droits du passager et remédier au déséquilibre existant entre le consommateur et le professionnel.

Cette position s'écarte de celle qui avait été adoptée dans le cadre de la procédure simplifiée n° 564/22, dont a été saisie la présente juridiction, et qui a donné lieu à l'introduction d'une demande de décision préjudicielle actuellement au stade de l'admission devant la Cour (affaire C-11/23).

À cette occasion, le ministère public avait estimé qu'il n'y avait pas lieu d'introduire une demande de décision préjudicielle au motif que la clause ne pouvait pas faire l'objet d'un examen d'office, car le consommateur qui avait cédé sa créance n'était pas partie à la procédure. Il avait considéré que la cessionnaire, en tant qu'entité spécialisée dans les réclamations en matière de transport aérien, n'avait pas la qualité de consommateur ou d'utilisateur. Pour étayer sa position, il avait invoqué l'ordonnance rendue le 30 mai 2018 par la première chambre du Tribunal Supremo (Cour suprême, Espagne) (rec. 47/18), dans laquelle celle-ci a considéré que, dans le cadre d'une cession de créance, la qualité de consommateur n'était pas transférée comme s'il s'agissait d'un accessoire de la créance et, partant, que la cessionnaire n'avait pas la qualité juridique de consommateur, conformément à l'article 3, paragraphe 1, du RDL 1/2007 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General [para la Defensa] de [los] Consumidores y Usuarios [y otras leyes complementarias] (décret législatif royal 1/2007, portant approbation du texte de refonte de la loi générale de protection des consommateurs et usagers et autres lois complémentaires), du 16 novembre 2007.

**DEUXIÈMEMENT.** – *Dispositions juridiques pertinentes.*

1. Afin d'assurer la protection des consommateurs et des usagers voulue par la directive 93/13, et interprétant de manière uniforme l'article 6, paragraphe 1, et l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive, la Cour considère que l'inégalité entre les consommateurs et les professionnels ne peut être compensée que par une intervention positive (arrêts du 9 novembre 2010, VB Pénzügyi Lízing, C-137/08, EU:C:2010:659, point 48, et du 17 mai 2018, Karel de Grote – Hogeschool Katholieke Hogeschool Antwerpen, C-147/16, EU:C:2018:320, point 28). À cet égard, le juge national est tenu d'apprécier d'office, dès lors qu'il dispose des éléments de droit et de fait nécessaires à cet effet, le caractère abusif d'une clause contractuelle relevant du champ d'application de la directive 93/13 (arrêt du 20 septembre 2018, OTP Bank et OTP Faktoring, C-51/17, EU:C:2018:750, point 87).

La Cour a précisé sa jurisprudence en indiquant au juge national quand et dans quelles conditions il doit effectuer cet examen :

- L'examen est limité aux clauses contractuelles dont le caractère abusif peut être établi sur la base des éléments de fait et de droit figurant dans le dossier dont dispose la juridiction nationale (arrêt du 13 septembre 2018, Profi Credit Polska, C-176/17, EU:C:2018:711, points 46 et 47).
- L'examen d'office doit respecter le principe dispositif et le principe ne ultra petita, et doit être limité aux clauses qui sont contestées dans la procédure ou qui sont liées à l'objet du litige tel que défini par les parties.
- Le juge national est tenu d'adopter d'office des mesures d'instruction, pour autant que les éléments de droit et de fait figurant déjà dans le dossier

suscitent des doutes quant au caractère abusif de la clause en cause (arrêt du 11 mars 2020, Lintner, C-511/17, EU:C:2020:188, point 38).

- Le juge national, ayant constaté d’office le caractère abusif d’une clause, « est, en règle générale, tenu d’en informer les parties au litige et de les inviter à en débattre contradictoirement selon les formes prévues à cet égard par les règles nationales de procédure » (voir, en ce sens, arrêts du 21 février 2013, Banif Plus Bank, C-472/11, EU:C:2013:88, points 31 et 32, du 7 novembre 2019, Profi Credit Polska, C-419/18 et C-483/18, EU:C:2019:930, point 70, et du 11 mars 2020, Lintner, C-511/17, EU:C:2020:188, point 42).
- L’intervention positive du juge national exige qu’une procédure juridictionnelle soit engagée à la demande de l’une des parties au contrat (voir, à cet égard, arrêt du 1<sup>er</sup> octobre 2015, ERSTE Bank Hungary, C-32/14, EU:C:2015:63, point 63).
- Le juge national n’est pas tenu, en vertu de la directive 93/13, d’écarter l’application de telles clauses contractuelles si le consommateur, après avoir été avisé par ledit juge, entend ne pas en faire valoir le caractère abusif et non contraignant (arrêt du 4 juin 2009, Pannon GSM, C-243/08, EU:C:2009:350, point 33).

### **TROISIÈMEMENT.** – *Motivation de la décision.*

**1.** La compagnie aérienne fait valoir que le cessionnaire n’a pas qualité pour agir, en invoquant l’invalidité et l’inefficacité de la cession, au motif qu’elle a été effectuée en violation de la clause 15.1 insérée dans les conditions générales du contrat.

Le libellé de la clause est le suivant :

*« La responsabilité d’AIR EUROPA et celle de tout transporteur, conformément à l’article 1<sup>er</sup>, est déterminée par les conditions de transport du transporteur émetteur du billet, sauf stipulation contraire. Les droits appartenant au passager sont attachés à sa personne et leur cession n’est pas autorisée ».*

La juridiction de renvoi, après avoir examiné la clause 15.1 intégrée dans les conditions générales de la compagnie aérienne, estime disposer d’éléments factuels et juridiques suffisants pour contrôler le contenu de la clause et déclarer, après un débat contradictoire, qu’elle est abusive.

La clause n’a pas été négociée individuellement, mais a été pré-rédigée pour un grand nombre de contrats. Apparemment, contrairement aux exigences de la bonne foi, elle implique un déséquilibre significatif dans les droits et obligations des parties découlant du contrat de transport, au détriment du consommateur et de l’usager. Elle impose, sans aucune justification, une limitation aux droits du consommateur et de l’usager de céder ses droits dans les termes prévus à

l'article 1112 du Código Civil (code civil) (article 82, paragraphe 1, et article 86, paragraphe 7, du décret royal législatif 1/2007, portant approbation du texte de refonte de la loi générale de protection des consommateurs et usagers et autres lois complémentaires, du 16 novembre 2007).

De son côté, l'examen d'office respecterait le principe dispositif et le principe de congruence et porterait sur une clause non contestée qui est liée à l'objet du litige. Le besoin d'un tel examen se fait sentir dès lors que la qualité pour agir du cessionnaire est remise en question conformément à la clause en cause.

Toutefois, la procédure n'est pas engagée à la demande d'un consommateur, mais du cessionnaire de la créance, qui n'a pas cette qualité. Dès lors, outre la difficulté de respecter la condition posée dans l'arrêt du 1<sup>er</sup> octobre 2015, ERSTE Bank Hungary (C-32/14, EU:C:2015:637, point 63), selon laquelle la procédure doit être engagée par l'une des parties au contrat, il ne pourrait être tenu compte de la volonté du consommateur, en l'avisant et en lui demandant son opinion à cet égard, afin de déterminer s'il fait valoir le caractère abusif et non contraignant de la clause (arrêt du 4 juin 2009, Pannon GSM, C-243/08, EU:C:2009:350, point 33).

Dès lors qu'est exercée une action en réparation de dommages résultant d'un retard dans le transport de bagages au titre de l'article 19 de la convention de Montréal et que la compagnie aérienne met en cause la qualité pour agir de la cessionnaire de la créance au motif que la cession est interdite dans le contrat de transport, la juridiction de céans estime nécessaire de saisir la Cour de la présente demande de décision préjudicielle. Cette démarche vise à clarifier certains aspects ayant trait à la jurisprudence de la Cour relative à l'interprétation de l'article 6, paragraphe 1, et de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 93/1[3] concernant l'examen d'office de clauses abusives dans des contrats conclus avec des consommateurs et des usagers.

Telles sont les raisons pour lesquelles il convient de saisir la Cour, garante de l'interprétation et de l'application uniformes du droit de l'Union, des questions préjudicielles suivantes.

## **DISPOSITIF**

Eu égard aux considérations qui précèdent, la juridiction de céans décide de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

1) L'article 6, paragraphe 1, et l'article 7, paragraphe 1, de la directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs, doivent-ils être interprétés en ce sens que le juge national saisi d'une action en réparation des dommages résultant d'un retard dans le transport de bagages au titre de l'article 19 de la convention de Montréal est tenu d'examiner d'office le caractère éventuellement abusif d'une clause intégrée dans le contrat de transport, qui ne permet pas au

passager de céder ses droits, lorsque l'action est exercée par le cessionnaire qui, contrairement au cédant, n'a pas la qualité de consommateur et d'utilisateur ?

2) Dans le cas où il y a lieu de procéder à l'examen d'office, l'obligation d'informer le consommateur et d'établir s'il fait valoir le caractère abusif de la clause ou bien consent à cette dernière peut-elle être omise, eu égard à l'intention qu'il a manifestée en transmettant sa créance, en violation de la clause éventuellement abusive qui ne permettait pas la cession de la créance ?

[OMISSIS] [Indication à l'attention de la Cour concernant la grande similitude entre ces questions et les troisième et quatrième questions préjudicielles posées dans l'affaire C-11/23. Dans cette affaire, les questions concernées ont été posées à titre subsidiaire ; dans la présente affaire, elles sont posées à titre principal]

La procédure est suspendue jusqu'à ce que la Cour statue sur la demande de décision préjudicielle.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Formules procédurales finales et signature du juge]