Dalloz actualité

Dalloz actualité 12 juin 2025

Quand protester contre la compagnie aérienne à raison d'un retard de bagages ?

CJUE 5 juin 2025, Iberia, aff. C-292/24

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

Résumé

Il résulte de l'article 17.1 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 qu'une protestation en raison d'un retard dans le transport de bagages peut être effectuée avant la date à laquelle les bagages concernés ont été mis à la disposition de leur destinataire.

Le régime de responsabilité du transporteur aérien pour dommage causé aux bagages relève de la Convention de Montréal du 28 mai 1999. Cette question n'est, en revanche, absolument pas envisagée par le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droit passagers aériens. Fait notable, cependant, le projet de révision de ce règlement énonce le droit pour le passager d'emporter gratuitement un bagage en cabine, « à condition qu'il puisse se glisser sous le siège ». Le texte fixe également les dimensions maximales d'un bagage cabine, sans pour autant imposer au transporteur qu'il doive le transporter gratuitement (B. Trévidic, Bagage cabine, indemnités de retard : Bruxelles fixe les nouvelles règles du jeu pour les compagnies aériennes, *Les Échos*, 21 mai 2025).

Les textes

Pour en revenir à la Convention de Montréal, toujours à propos de la problématique des bagages, celle-ci envisage deux hypothèses. D'abord, celle de la destruction, perte ou avarie des bagages (art. 17.2). La Convention apporte une distinction selon que les bagages sont ou non enregistrés. Les bagages sont dits « enregistrés » lorsque le voyageur les confie et en transfère la garde au transporteur ; ils sont alors généralement transportés en soute (exceptionnellement dans un avion différent de celui emprunté par le passager). Ils se distinguent des bagages de cabine, dont le passager conserve la garde. Comme dans la Convention de Varsovie, le transporteur est présumé responsable des dommages ou pertes subis par les bagages enregistrés. Il peut s'exonérer en apportant la preuve que le dommage résulte de la nature ou du « vice propre » des bagages (cas du bagage mal fermé, par ex.), ou encore de la faute du passager. S'agissant des bagages non enregistrés, le transporteur n'est responsable que du dommage résultant de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires. Ensuite, est envisagé le retard dans la livraison aux passagers de leurs bagages (art. 19). Le transporteur aérien est « responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises ». Cependant, « il n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre ». La Convention de Montréal reprend le système de faute présumée du transporteur aérien qui avait été institué par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 à laquelle elle a succédé. Dans le transport de bagages, qu'il s'agisse de destruction, perte, avarie ou retard, la responsabilité du transporteur aérien est limitée à 1 519 DTS (depuis le 28 déc. 2024, date du dernier relèvement des seuils de réparation de la Convention de Montréal) par passager – et non par bagage si le passager en transporte plusieurs. Elle est égale à la valeur déclarée en cas de déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager pour les bagages enregistrés et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire (art. 22.2).

Ces dispositions concernent le fond du droit. Une autre, prévue par l'article 31, a trait, en ce qui la concerne, à la procédure, plus précisément au délai de protestation prévu en faveur du destinataire. La Convention de Montréal reprend le système de protestation en cas d'avarie ou de retard des marchandises ou des bagages enregistrés institué par la Convention de Varsovie. Comme en droit interne terrestre (C. com., art. L. 133-6), la non-protestation dans le délai requis entraîne une fin de non-recevoir, sous la réserve, toutefois, de la fraude. Le texte ne vise que l'avarie ou le retard, mais pas, en revanche, la perte des marchandises en bagage, qui est considérée comme une hypothèse distincte de l'avarie. Il est prévu que la réception des bagages et marchandises et leur acceptation sans protestation par le destinataire

constituent une présomption simple de livraison. Pour renverser la présomption, le destinataire – et lui seul – doit émettre une protestation dans les délais requis, à savoir : 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 (art. 31.2). Le texte ajoute que toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation (art. 31.3) et que, à défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci (art. 31.4).

Admission d'une protestation anticipée en cas de retard de bagages

Le décor « textuel » étant, en quelque sorte planté, il convient, à présent d'en venir aux faits de l'espèce, qui concernent une hypothèse de retard dans la livraison des bagages. Le 15 décembre 2021, trois passagers ont effectué un vol, réservé auprès de la compagnie aérienne espagnole Iberia, d'Allemagne à Panama City avec une escale à Madrid. Leurs bagages n'étant pas arrivés à Panama City à temps, l'un des passagers, dénommé AD, a, le même jour, déclaré l'absence de ces bagages et contacté par téléphone le service de recherche des bagages de la compagnie aérienne. En raison de cette situation, les trois passagers concernés ont reporté la suite de leur voyage et AD a indiqué, dans un formulaire de contact d'Iberia, qu'il souhaitait être contacté personnellement par cette compagnie au plus tard le 18 décembre 2021, faute de quoi ils achèteraient des équipements de remplacement et poursuivraient leur voyage. En l'absence de réponse de la part de compagnie aérienne, ils ont acheté ces équipements de remplacement. Ce n'est qu'après l'achat de ceux-ci que, le 20 décembre 2021, lesdits bagages ont été livrés à Panama City. AD a alors a alors réclamé, devant une juridiction allemande, le remboursement du coût desdits équipements de remplacement, des frais de déplacement et du prix des billets pour un vol de remplacement. Son recours est rejeté, faute, selon les premiers juges, au motif que le délai de protestation prévu à l'article 31.2 de la Convention de Montréal n'avait pas été respecté et que l'exception de fraude prévue à l'article 31.4, de cette Convention n'était pas non plus applicable. Il a alors fait appel de ce jugement ; devant la juridiction d'appel, il estime que sa déclaration enjoignant à la compagnie aérienne de le contacter au plus tard le 18 décembre 2021 a constitué une protestation anticipée l'informant dûment de l'imminence d'un dommage et respectant le délai prévu à l'article 31.2. AD ajoute qu'étant donné que la compagnie aérienne savait qu'il n'avait pas été personnellement contacté dans le délai de vingt-et-un jours fixé par ce texte et que, à cette date, les bagages en cause n'avaient pas été remis, elle aurait déjà eu connaissance de la survenance d'un dommage au sens de cette disposition à ladite date. Dès lors, il n'aurait pas été nécessaire de fixer un nouveau délai après la remise de ces bagages. La compagnie aérienne considère, en revanche, que ce n'est qu'après la remise desdits bagages que la survenance d'un dommage peut être réellement appréciée.

Dans ces conditions, la juridiction d'appel a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

> « L'article 31, paragraphe 2, seconde phrase, de la Convention de Montréal prévoit-il un délai de forclusion absolu et doit-il nécessairement être interprété en ce sens que la protestation doit être effectuée dans les vingt-et-un jours suivant la récupération des bagages ou bien cette protestation peut-elle être effectuée avant la restitution des bagages ? ».

En d'autres termes, ce texte impose-t-il qu'une protestation en raison d'un retard dans le transport de bagages soit *absolument effectuée* dans ce délai de vingt-et-un jours ?

La question posée semble inédite en jurisprudence. Il est heureux que la Cour de justice y réponde clairement, d'autant plus que ses enjeux pratiques sont importants. Selon la Cour, la réponse est négative. Certes, une interprétation littérale – ou étriquée du texte – conduirait certainement, à l'inverse, à une réponse positive à la question préjudicielle qui lui est posée par la juridiction allemande. Mais la Cour privilégie logiquement une interprétation dynamique de l'article 31.2, qui se fonde elle-même sur l'article 31.1 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités selon lequel un traité « doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but » (pt 19). Cette méthode d'interprétation de la Convention de Montréal n'est pas nouvelle (v. déjà, CJUE 20 oct. 2022, *Laudamotion*, aff. C-111/21, pt 22, Dalloz actualité, 15 déc. 2022, obs. X. Delpech ; D. 2023. 1839 , note S. Adeline ; *ibid*. 1977, obs. M. Bacache, A. Guégan et S. Porchy-Simon ; JT 2023, n° 259, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2023. 531, obs. L. Grard ; à propos de la notion de « lésion corporelle » au sens de l'art. 17.1 ; 19 déc. 2019, *Niki Luftfahrt*, aff. C-532/18, pt 31, D. 2020. 5, obs. G. Poissonnier ; JT 2020, n° 227, p. 10, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2020. 411 et les obs. ; à propos de la notion d'« accident » au sens de la même disposition).

La Cour de justice part d'abord du constat que si l'article 31.2 de la Convention de Montréal « établit un délai de forclusion de vingt-et-un jours à partir de la date de la mise à disposition des bagages pour faire une telle protestation, elle ne détermine que le dernier jour du délai au terme duquel il n'est plus possible, en principe, d'effectuer valablement cette protestation. Une interprétation littérale du libellé de cette disposition suggère que ladite protestation peut être effectuée à n'importe quel moment entre la constatation d'un retard dans la livraison de bagages ou de marchandises et l'expiration de ce délai, et donc même avant cette date » (pt 21). Même si ce texte, ajoute la Cour, ne prévoit pas explicitement la possibilité d'effectuer une protestation avant la date de la mise à disposition des bagages concernés, il est susceptible d'être interprété « en ce sens qu'une protestation au titre de celle-ci peut être effectuée avant cette date » (pt 22).

La Cour de justice se place ensuite au regard du contexte dans lequel s'inscrit cet article 31.2. À ce titre, elle considère que « le dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de bagages doit pouvoir être signalé au transporteur aérien dès le moment où le passager concerné prend connaissance de ce retard et au plus tard dans les vingt-et-un jours à compter de la date à laquelle ces bagages auront été mis à sa disposition, sans que ce passager doive attendre que lesdits bagages soient mis à sa disposition » (pt 28). Cette interprétation, ajoute la Cour, est également conforme aux objectifs poursuivis par la Convention de Montréal, à savoir, ce dont il découle du cinquième considérant de la Convention, parvenir à un « équilibre équitable des intérêts » des transporteurs aériens et des passagers (pt 31). Or, une interprétation de l'article 31.2 excluant la possibilité, pour les passagers concernés, d'effectuer une protestation en raison d'un retard dans le transport de bagages avant la date à laquelle leurs bagages ont été mis à leur disposition « porterait atteinte à cet équilibre en soumettant l'accomplissement de la formalité de protestation à une condition supplémentaire non nécessaire et, par ailleurs, serait contraire aux intérêts des transporteurs » (pt 31).

Et d'en conclure que l'article 31. 2 de la Convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu' « une protestation en raison d'un retard dans le transport de bagages peut être effectuée avant la date à laquelle les bagages concernés ont été mis à la disposition de leur destinataire ». Cette lecture de l'article 31. 2 offre une souplesse opportune au passager « victime » d'un retard dans la livraison de ses bagages et, à l'inverse, n'autorise pas la compagnie aérienne à se prévaloir d'une forclusion du passager à raison d'une protestation anticipée.

Mots clés :

AFFAIRES * Transport

Copyright 2025 - Dalloz - Tous droits réservés.