Lextenso

Gazette du Palais

12 JUIN 2018 138e ANNÉE · N° 21 · HEBDOMADAIRE ·

À la une

La CJUE facilite le déclenchement de contestations relatives au transport aérien des bagages

note par Pascal DUPONT et Ghislain POISSONNIER
sous CJUE, 12 avr. 2018

Dans un arrêt du 12 avril 2018, la CJUE interprète avec souplesse la notion de protestation écrite requise par la convention de Montréal en cas de perte, de détérioration ou de retard dans la livraison de bagage.

© pixelrain

Actualité

Projet de loi de lutte contre la fraude : le CNB demande le retrait de l'amende visant les conseils

focus

Le Palais, c'est raté

libres propos par Grégoire NORMIER

Technique

L'interprofessionnalité capitalistique ou d'exercice

par Marie LALANNE

Jurisprudence

La justice et le voile

note par Valérie-Odile DERVIEUX
sous CA Versailles, 18e ch., 2 mai 2018

Chronique de jurisprudence de contentieux administratif

par Bertrand SEILLER

Gazette Spécialisée
DROIT BANCAIRE

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

• Bénédicte BURY
Avocat au barreau de Paris, Avocap 2.2, responsable de la commission bancaire de l'ordre des avocats de Paris, vice-présidente de l'ACE, ancien membre du Conseil national des barreaux

• Myriam ROUSSILLE
Agrégé des facultés de droit, professeur à l'université du Mans, IRJS Sorbonne-Affaires et Sorbonne-Finance

AVEC LA PARTICIPATION DE
Manuella BOURASSIN, Caroline HOUIN-BRESSAND, Caroline KLEINER, Sophie MOREIL, Juliette MOREL-MAROGER et Olivier SALATI

Votre revue OFFERTE sur tous vos écrans
KIOSQUE Lextenso

TRANSPORTS AÉRIENS

La CJUE facilite le déclenchement de contestations relatives au transport aérien des bagages 324d9

L'essentiel

Dans un arrêt du 12 avril 2018, la CJUE interprète avec souplesse la notion de protestation écrite requise par la convention de Montréal en cas de perte, de détérioration ou de retard dans la livraison de bagage. Cette décision du juge européen contribuera à faciliter la prise en compte par les compagnies aériennes des protestations émises par les passagers.

CJUE, 12 avr. 2018, n° C-258/16, Finnair Oyj c/ Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, M. Bay Larsen, prés. ; M. Malenovský, rapp., M. Safjan, M. Šváby et M. Vilaras, juges, M^me^ Sharpston, av. gén.

Note par
Pascal Dupont
Commissaire des armées, docteur en droit

et Ghislain Poissonnier
Magistrat

Quels sont les droits des passagers aériens confrontés à une perte, à une détérioration ou à un retard de livraison de leurs bagages et comment les exercer ? Un arrêt du 12 avril 2018 [1] de la CJUE permet de faire le point sur cette question d'un grand intérêt pratique et de rappeler le principe de la responsabilité présumée du transporteur aérien (I) ainsi que les règles procédurales à respecter en cas de litige portant sur un bagage perdu, détérioré ou livré avec un retard important (II).

I. LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DU TRANSPORTEUR AÉRIEN

Les droits du passager sont indissociables du contrat de transport aérien. En échange du paiement d'un prix par le passager, le transporteur aérien s'engage à assurer le déplacement du passager et de ses bagages [2] du lieu de départ au lieu de destination. Or ce contrat est soumis aux conventions internationales applicables en la matière.

La responsabilité du transporteur aérien en cas de perte, avarie, ou retard de bagages est régie par la convention de Montréal de 1999 [3].

Pour que cette dernière puisse s'appliquer au contrat de transport aérien dont l'exécution est litigieuse, il faut que l'État du lieu de départ du vol et l'État du lieu d'arrivée l'aient ratifiée.

La France, comme tous les États membres de l'UE, a ratifié la convention de Montréal [4].

Le règlement (CE) n° 889/2002 du 13 mai 2002 [5] reprend les dispositions pertinentes de la convention de Montréal [6] relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages (y compris en matière de responsabilité) et les appliquent à tous les vols opérés par un transporteur aérien communautaire [7]. Il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre (vols nationaux) [8].

Les règles fixées par la convention de Montréal en la matière sont relativement simples.

En cas de perte, de détérioration ou de retard de *bagages non enregistrés*, la responsabilité de la compagnie aérienne n'est engagée qu'en cas de faute de celle-ci (ou

(1) CJUE, 12 avr. 2018, n° C-258/16, Finnair Oyj c/ Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia.

(2) Les bagages sont les « effets, objets qu'emporte un voyageur et qu'il conserve près de lui ou confie au transporteur » : Cornu G. (dir.), *Vocabulaire juridique*, PUF.

(3) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal le 28 mai 1999. La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 continue à s'appliquer sur certains vols opérés par des compagnies non communautaires, au départ du territoire d'un État ou à l'arrivée du territoire d'un État qui n'a pas ratifié la convention de Montréal.

(4) D. n° 2004-578, 17 juin 2004, portant publication de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 : JO, 22 juin 2004.

(5) Règl. (CE) n° 889/2002 du PE et du Cons., 13 mai 2002, modifiant Règl. (CE) n° 2027/97 du Conseil, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident : JO L 140, p. 2. Le règl. (CE) n° 2027/97 du Cons. du 9 octobre 1997 était relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages.

(6) La convention de Montréal du 28 mai 1999 (150 États signataires), signée par l'UE le 9 décembre 1999, et approuvée par une décision du Conseil 2001/539/CE du 5 avril 2001 (JO L 194, p. 39), est entrée en vigueur, en ce qui concerne l'UE, le 28 juin 2004, et fait partie intégrante, depuis cette dernière date, de l'ordre juridique communautaire.

(7) Règl. (CE) n° 889/2002, art. 1^er^ et 3.

(8) Règl. (CE) n° 889/2002, art. 1^er^.

de celle de ses préposés ou de ses mandataires) [9]. Ce régime de la responsabilité du transporteur aérien fondée sur la faute est la contrepartie de ce que les bagages à main demeurent, y compris durant le vol, sous la garde du passager [10].

En revanche, en cas de perte, de détérioration ou de retard *des bagages enregistrés*, la responsabilité de la compagnie aérienne est présumée [11]. Dans la mesure où le bagage a été enregistré et donc confié à la compagnie, le passager n'a pas besoin d'établir la faute de celle-ci pour que sa responsabilité soit engagée.

Le transporteur aérien est responsable du dommage survenu, dès lors que le dommage s'est produit à bord de l'avion ou au cours des périodes durant lesquelles le transporteur avait la garde des bagages enregistrés [12], en clair entre le moment où le bagage est enregistré et le moment où il est récupéré à l'arrivée. Le transporteur n'échappe à sa responsabilité que s'il démontre que le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages [13].

Si le passager victime peut être indemnisé de son préjudice, la réparation s'effectue dans la limite d'un plafond fixé par la convention de Montréal, plafond applicable tant aux bagages enregistrés qu'à ceux qui ne le sont pas. Le transporteur est responsable dans la limite de 1 000 droits de tirage spéciaux (DTS) par passager [14], soit l'équivalent de 1 150 € [15]. Si les bagages ou leurs effets ont une valeur importante, il n'y a donc pas de réparation intégrale possible, sauf faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager lors de la remise des bagages enregistrés, hypothèse rare en pratique [16].

Cette indemnité n'étant pas forfaitaire, l'indemnisation du passager victime peut donc être inférieure à ce plafond [17]. Il appartient donc au passager de chiffrer son préjudice. Le montant du préjudice alloué dépendra non seulement de la valeur monétaire du contenant (valise ou sac) et de son contenu (les effets qui s'y trouvaient), mais également d'autres considérations telles que l'utilité professionnelle ou la valeur sentimentale des effets concernés.

S'agissant du bagage livré à destination avec retard, plus le retard est important, plus le préjudice subi (pour perte de jouissance des effets) sera élevé.

Dans tous les cas, le préjudice subi pourra aussi résulter des dépenses engagées pour faire face à la perte, à la détérioration ou au retard du bagage. Ces dépenses (frais d'hébergement, de restauration, de déplacement, achats de vêtements et de produits d'hygiène ou de santé, etc.) devront être justifiées par des factures. Le passager pourra aussi faire valoir le préjudice moral subi : vacances ou week-end gâchés, séjour professionnel perturbé, retrouvailles familiales rendues moins agréables... Cependant, le plafond fixé concerne l'ensemble des préjudices subis, qui forment un tout apprécié en un seul montant global [18]. Cette limitation de l'indemnisation est conçue pour permettre « aux passagers d'être indemnisés, facilement et rapidement, sans pour autant que soit imposée aux transporteurs aériens une charge de réparation trop lourde, difficilement identifiable et calculable » [19].

Il est fréquent que la compagnie admette, à l'arrivée du vol, la perte de bagages, leur détérioration, ou le retard important dans leur livraison. En ce cas, la responsabilité présumée du transporteur aérien s'applique [20] et le passager victime peut espérer être indemnisé rapidement dans la limite du plafond.

En général, la compagnie sollicite des documents justifiant de la mauvaise exécution du contrat de transport aérien (sans toutefois demander la preuve du fait à l'origine du dommage, en raison de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle) et de la réalité du préjudice subi. La mauvaise exécution du contrat de transport aérien à l'origine du dommage se prouve par la production du billet, des cartes d'embarquement, et surtout des tickets bagages, qu'il appartient au passager de conserver [21].

La réalité du préjudice subi se prouve par tout moyen (factures d'achat, attestations, photos, témoignages etc.). En pratique, les passagers victimes parviennent rarement à apporter la preuve du préjudice subi en cas de perte de bagage et donc à obtenir une indemnisation substantielle. En effet, les passagers ne conservent généralement pas les factures d'achat du contenant (valise ou sac) et de son contenu (les effets qui s'y trouvaient) [22]. Cette preuve est tout aussi difficile à rapporter lorsque le bagage a été « visité » et que des objets y ont été volés, notamment au cours des phases de manutention.

En ce qui concerne le retard de bagages enregistrés, si ceux-ci ne sont pas arrivés à destination dans les 21 jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le bagage est considéré comme perdu et la responsabilité

(9) Conv. de Montréal, art. 17 § 2.
(10) V. Delpech X., « Bagages perdus ou endommagés ; régime de responsabilité », Tourisme et Droit 2008, n° 104, p. 36.
(11) Conv. de Montréal, art. 17 § 2.
(12) Conv. de Montréal, art. 17 § 2.
(13) Conv. de Montréal, art. 17 § 2.
(14) Conv. de Montréal, art. 22 § 2.
(15) Le taux de change des droits de tirages spéciaux varie tous les jours. Un DTS équivaut à environ 1,15 € en 2018.
(16) Conv. de Montréal, art. 22 § 2.
(17) Si la valeur de bagage et son contenu est supérieure à 1 000 DTS, notamment s'il contient des objets de valeur, le passager peut faire une déclaration spéciale d'intérêt. Il lui sera alors demandé le paiement de frais supplémentaires par la compagnie aérienne, mais cette dernière sera tenue de l'indemniser jusqu'à concurrence de la somme déclarée en cas de dommage.
(18) CJUE, 6 mai 2010, n° C-63/09, Walz c/ Clickair SA, pts 29 et 37 : D. 2010, p. 1762, note Tosi J.-P. ; RTD eur. 2011, 217, chron. Grard L. ; RD transp. 2010, n° 159, obs. Grard L. ; LPA 6 janv. 2011, p. 13, note Poissonnier G. et Osseland P.
(19) *Ibid.*, pt 36.
(20) Conv. de Montréal, art. 17 § 3.
(21) La convention de Montréal précise que « le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré » (art. 3 § 3) qui remplace le terme « bulletin de bagages » qui figure dans la convention de Varsovie (art. 4). Comme le billet de passage dans les transports soumis au régime varsovien, le bulletin de bagages remplit un double rôle, à la fois d'instrument de preuve du contrat et de pièce d'information pour le passager : Peyrefitte L. et Pradon F., « Transport aérien – Contrat de transport des passagers et de leurs bagages », JCl. Transport, fasc. 915, 12 janv. 2010.
(22) Il serait donc souhaitable qu'une indemnisation forfaitaire et automatique du passager victime de la perte de son bagage soit prévue par la législation européenne (à l'image de celle qui existe en cas d'annulation de vol ou de retard). Elle pourrait opportunément être intégrée dans le projet de révision du règlement (CE) n° 261/2004 ou du règlement (CE) n° 889/2002.

du transporteur aérien est engagée [23], le passager étant susceptible d'être indemnisé dans les limites du plafond. Il peut néanmoins solliciter une indemnisation, si le bagage a été livré avec un retard de moins de 21 jours. L'hypothèse de la livraison du bagage plus de 21 jours après le jour d'arrivée n'est pas envisagée, mais lorsqu'elle se produit, l'indemnisation versée ne peut pas alors être symbolique.

II. LES CONDITIONS DE DÉLAI ET DE FORME RELATIVES AUX RÉCLAMATIONS DES PASSAGERS.

Cependant, il peut arriver également que la compagnie aérienne, contactée à l'arrivée du vol par le passager, conteste les faits ou reste silencieuse et passive. Il appartient alors au passager de formuler auprès du transporteur aérien une réclamation, que la convention de Montréal appelle « protestation » [24] et encadre dans des conditions de délai et de forme.

En cas d'avarie (endommagement du bagage ou de ses effets, vols de ces effets) de son bagage, le passager doit adresser au transporteur aérien une protestation par écrit immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de 7 jours [25].

Le juge sera probablement conduit à faire courir ce délai de 7 jours à compter du jour d'arrivée effective du passager à destination. Si la découverte effective de l'avarie est intervenue postérieurement, il appartiendra au passager de prouver les circonstances particulières l'ayant poussé à ne pas avoir pu constater l'avarie le jour de son arrivée effective à destination. De la même manière, si la découverte de l'avarie est postérieure au jour d'arrivée, la compagnie pourrait être conduite à soutenir que la détérioration ou le vol est intervenue lorsque le bagage était en possession du passager.

En cas de retard de bagage, le passager doit adresser au transport aérien une protestation par écrit au plus tard dans un délai de 21 jours à compter du jour où le bagage aura été mis à disposition [26].

Ces délais de 7 et 21 jours correspondent à des jours courants et non des jours ouvrables. Ils peuvent être considérés comme relativement courts pour le passager, compte tenu des justificatifs à produire.

À défaut de protestation dans les délais prévus, l'action en justice contre le transporteur est irrecevable, sauf cas de fraude de celui-ci [27]. Il s'agit d'une règle « couperet » défavorable aux passagers, que l'on ne retrouve dans aucune autre action engagée contre le transporteur aérien en cas de préjudice subi par le passager (y compris en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vols ou de retard).

Il n'est dès lors pas étonnant qu'elle ait fait l'objet d'une question préjudicielle. La CJUE a été saisie de cette question dans le cadre du litige opposant une passagère à la compagnie aérienne Finnair. Au cours d'un vol intracommunautaire opéré par Finnair en 2010, une partie du contenu du bagage enregistré de la passagère a été dérobée [28]. Au cours des 3 jours ayant suivi son arrivée à destination, la passagère a informé Finnair par téléphone à deux reprises de cet incident. Elle a identifié les objets perdus, communiqué leur valeur et obtenu de la compagnie aérienne une attestation destinée à sa compagnie d'assurances. Cette dernière a indemnisé la passagère mais s'est retournée à titre subrogatoire contre la compagnie aérienne. En défense, Finnair a fait valoir que la protestation émise par la passagère n'était pas valable, car elle n'avait pas été adressée par écrit. La Cour suprême finlandaise a saisi la CJUE pour que soit précisée la forme que doit prendre la protestation. Dans son arrêt du 12 avril 2018, la CJUE a confirmé que celle-ci doit être faite dans le délai imparti de 7 jours et par écrit, sous peine d'irrecevabilité de tout type d'action contre le transporteur [29]. Toutefois, peut être considérée comme un écrit une protestation enregistrée dans le système informatique du transporteur aérien, à la suite d'un appel téléphonique [30]. Il est de même lorsque l'agent du transporteur aérien met, au su du passager, une déclaration d'avarie en forme écrite, soit sur papier, soit par voie électronique, en l'introduisant dans le système informatique de ce transporteur [31].

Cette décision du juge européen contribuera à faciliter la prise en compte des protestations des passagers relatives aux bagages, afin d'atténuer quelque peu la rigueur de la clause « couperet ». L'essentiel est que le transporteur aérien ait eu connaissance du dommage causé [32] et la manière dont il en a eu connaissance importe peu. Cette souplesse dans l'interprétation de l'exigence d'un écrit prévue par la convention de Montréal est justifiée, selon la cour, par un souci de protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international [33]. Elle s'inscrit dans la ligne d'inspiration consumériste de la jurisprudence de la CJUE interprétant le règlement (CE) n° 261/2004 [34].

Si la protestation émise dans les formes et les délais n'a pas abouti, le passager victime peut alors engager une action en responsabilité [35], qui sera portée, à son choix, dans le territoire d'un des États parties de la convention de Montréal, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le

(23) Conv. de Montréal, art. 17 § 3.
(24) La convention de Montréal reprend le système de protestation en cas d'avarie ou de retard des bagages institué par la convention de Varsovie (art. 26) et modifié par le protocole de La Haye de 1955 qui avait allongé les délais de protestation.
(25) Conv. de Montréal, art. 31 § 2.
(26) Conv. de Montréal, art. 31 § 2.
(27) Conv. de Montréal, art. 31 § 4.
(28) CJUE, 12 avr. 2018, n° C-258/16, Finnair Oyj c/ Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia.
(29) *Ibid.*, pt 31.
(30) *Ibid.*, pt 37.
(31) *Ibid.*, pt 47.
(32) *Ibid.*, pt 54.
(33) *Ibid.*, pts 35, 43 et 46. Voir aussi : Conv. de Montréal, al. 3 du Préambule.
(34) Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et Cons, 11 févr. 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.
(35) Conv. de Montréal, art. 33 § 1.

contrat a été conclu [36], soit devant le tribunal du lieu de destination [37].

Cette action [38] en responsabilité doit être exercée dans un délai de 2 ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'avion aurait dû arriver à destination [39].

Toute action en responsabilité visant à obtenir des dommages et intérêts ne peut être exercée que dans les conditions et limites de la convention de Montréal. Il n'est pas possible d'obtenir la réparation d'autres préjudices relatifs aux bagages [40].

En pratique, l'action s'exerce, au choix, contre le transporteur aérien contractuel ou le transporteur aérien effectif (transporteur de fait) [41]. Toutefois, lorsque le vol est commercialisé par un agent de voyages dans le cadre d'une prestation globale (voyage à forfait), l'agent est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, y compris lorsque celles-ci sont assurées par un autre prestataire de service, en l'occurrence un transporteur aérien [42]. Cette responsabilité couvre entre autres, la perte ou l'avarie subie par les bagages. Si l'agent indemnise le client, il peut, par la suite, exercer contre le transporteur aérien une action récursoire visant à obtenir le remboursement de l'indemnisation.

(36) En droit français, le domicile des sociétés est le lieu de leur siège social, qui doit correspondre au principal établissement. Par ailleurs, l'établissement par le soin duquel le contrat a été conclu ne doit pas correspondre à un simple agent mandataire, mais à une installation commerciale faisant partie du patrimoine du commerçant.

(37) Le lieu de destination est celui inscrit sur le billet correspondant à la destination finale.

(38) Fondée sur les articles 17 et 19 d) la convention de Montréal.

(39) Ce délai de prescription est fixé par la convention de Montréal, art. 35 § 1.

(40) CJUE, 6 mai 2010, n° C-63/09, Walz c/ Clickair SA.

(41) Conv. de Montréal, art. 45.

(42) C. tourisme, art. L. 211-17.