ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

17 septembre 2026 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transport aérien de passagers et de leurs bagages – Règlement (CE) no 2027/97 – Article 1er – Article 3, paragraphe 1 – Transport aérien effectué sur le territoire d'un seul État membre – Convention de Montréal – Article 33, paragraphe 1 – Juridiction compétente – Lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu – Contrat de transport conclu en ligne – Perte des bagages »

Dans l'affaire C-876/24,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Fuenlabrada (tribunal de première instance nº 1 de Fuenlabrada, Espagne), par décision du 16 décembre 2024, parvenue à la Cour le 18 décembre 2024, dans la procédure

I.G.V.

contre

Vueling Airlines SA,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. C. Lycourgos, président de chambre, Mme O. Spineanu-Matei, MM. S. Rodin, N. Piçarra et N. Fenger (rapporteur), juges,

avocat général : M. D. Spielmann,

greffier : Mme C. Strömholm, administratrice,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 19 novembre 2025,

considérant les observations présentées :

– pour Vueling Airlines SA, par Mes J. Fillat Boneta et L. Fillat Torné, abogados,

– pour le gouvernement espagnol, par MM. S. Núñez Silva et A. Torró Molés, en qualité d'agents,

– pour la Commission européenne, par Mmes R. Álvarez Vinagre et N. Yerrell, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 26 février 2026,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 33 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, et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, ci-après la « convention de Montréal »), et de l'article 3, paragraphe 1, 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 »).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant I.G.V. à Vueling Airlines SA au sujet de l'indemnisation des préjudices subis du fait de la perte de bagages au cours d'un transport aérien.

Le cadre juridique

Le droit international

La convention de Vienne sur le droit des traités

3 La convention de Vienne sur le droit des traités a été conclue à Vienne le 23 mai 1969 (*Recueil des traités des Nations unies,* vol. 1155, p. 331).

4 Aux termes de l'article 31, paragraphe 1, de cette convention, intitulé « Règle générale d'interprétation » :

« 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. »

5 L'article 32 de ladite convention, intitulé « Moyens complémentaires d'interprétation », est libellé comme suit :

« Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31 :

a) laisse le sens ambigu ou obscur ; ou

b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable. »

La convention de Varsovie

6 L'article 28, paragraphe 1, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (ci-après la « convention de Varsovie ») est libellé comme suit :

« L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, 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 contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. »

La convention de Montréal

7 Aux termes du troisième considérant de la convention de Montréal, les États parties à celle-ci reconnaissent « 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 ».

8 Le cinquième considérant de cette convention énonce que « 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 ».

9 L'article 1er, paragraphes 1 à 3, de ladite convention dispose :

« 1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État. »

10 L'article 3, paragraphe 3, de la même convention est libellé comme suit :

« Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré. »

11 Les articles 17 à 37 de la convention de Montréal constituent le chapitre III de celle-ci, intitulé « Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice ».

12 L'article 17 de cette convention, intitulé « Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages », dispose, à ses paragraphes 2 à 4 :

« 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.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme "bagages" désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés. »

13 L'article 22, paragraphe 2, de ladite convention précise :

« Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de [...] droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. [...] »

14 L'article 33 de la même convention, intitulé « Juridiction compétente », dispose, à ses paragraphes 1 et 2 :

« 1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, 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 contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le

transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède. »

15 L'article 35 de la convention de Montréal, intitulé « Délai de recours », prévoit, à son paragraphe 1 :

« L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport. »

16 À la fin de cette convention, il est précisé que celle-ci a été rédigée « dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi ».

Le droit de l'Union

17 À la suite de la signature de la convention de Montréal, le règlement n^{o} 2027/97 du Conseil a été profondément modifié par le règlement n^{o} 889/2002. Ainsi qu'il ressort du considérant 6 de ce dernier règlement, l'objectif de celui-ci était d'aligner le règlement n^{o} 2027/97 sur les dispositions de cette convention en créant un système uniforme de responsabilité pour les transports aériens internationaux.

18 Il ressort des considérants 8, 9 et 13 du règlement n^{o} 889/2002, tout d'abord, que, sur le marché intérieur de l'aviation, la distinction entre le transport national et le transport international a été éliminée de sorte qu'il est opportun d'avoir le même niveau et la même nature de responsabilité dans le transport international et national au sein de l'Union européenne, ensuite, qu'il convient de créer un ensemble unique de règles pour tous les transporteurs aériens de l'Union et, enfin, qu'il serait impraticable pour ceux-ci et déroutant pour les passagers d'appliquer au sein de leurs réseaux des régimes de responsabilité différents selon les liaisons desservies.

19 L'article 1er du règlement n^{o} 2027/97 prévoit :

« 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. Il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre. »

20 L'article 3, paragraphe 1, de ce règlement dispose :

« 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. »

21 L'article 6, paragraphe 1, dudit règlement est libellé comme suit :

« Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien dans la Communauté, fait en sorte qu'un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, notamment les délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages, soit disponible à l'intention des passagers à tous les points de vente, y compris la vente par téléphone ou par Internet. […] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

22 Vueling Airlines est une compagnie aérienne dont le siège social est situé à Viladecans (province de Barcelone, Espagne).

23 I.G.V. a conclu avec Vueling Airlines un contrat de transport aérien portant sur un vol prévu le 8 novembre 2023 entre Madrid (Espagne) et Barcelone (Espagne). Ce contrat a été conclu par I.G.V. depuis son domicile à Fuenlabrada (Espagne), en utilisant la plateforme de vente en ligne e-Dreams.

24 En tant que service additionnel à ce vol, I.G.V. a conclu en personne, dans l'aéroport de Madrid, un contrat de transport de ses bagages. Ces bagages ont été perdus lors du trajet entre Madrid et Barcelone, leur perte ayant été constatée une fois que I.G.V. était parvenue à l'aéroport de Barcelone depuis lequel elle a pris un second vol à destination de Rome (Italie).

25 I.G.V. a introduit devant le Juzgado de Primera Instancia n^{o} 1 de Fuenlabrada (tribunal de première instance n^{o} 1 de Fuenlabrada, Espagne), qui est la juridiction de renvoi, une demande d'indemnisation des préjudices subis du fait de la perte de ses bagages au cours du transport aérien entre l'aéroport de Madrid et celui de Barcelone sur le fondement de la convention de Montréal.

26 Cette juridiction s'interroge toutefois sur sa compétence pour connaître d'une telle demande. En effet, elle considère qu'il n'y a pas eu, en l'occurrence, de « transport international », au sens de l'article 1er de cette convention. Elle relève, à cet égard, que I.G.V. n'a fourni aucune documentation ou information sur l'achat du vol à destination de Rome ni sur un éventuel vol retour entre Rome et Madrid.

27 Sur la base d'un tel constat, ladite juridiction se demande, en premier lieu, si l'article 33 de ladite convention s'applique également au transport aérien effectué à l'intérieur d'un seul État membre. La même juridiction, qui est celle du lieu de résidence de I.G.V, précise que, si tel n'était pas le cas, elle serait compétente pour connaître de la demande dont elle est saisie en vertu des règles prévues par le code de procédure civile espagnol, qui permettent au consommateur d'opter pour le for de son domicile.

28 À supposer, en revanche, que l'article 33 de la convention de Montréal soit applicable au transport en cause au principal, la juridiction de renvoi se demande, en deuxième lieu, si

elle peut être compétente, en tant que tribunal du domicile du passager, pour connaître d'une demande d'indemnisation, relative à un vol dont le billet a été acheté en ligne depuis ce domicile, en vertu du for correspondant au « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu », prévu au paragraphe 1 de cet article 33.

29 Cette juridiction relève, à cet égard, que le for correspondant au lieu « où le passager a sa résidence principale et permanente » n'est visé expressément qu'à l'article 33, paragraphe 2, de ladite convention, pour ce qui concerne l'action visant à l'indemnisation du dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par le passager. Elle précise que l'ajout du for du domicile du passager dans les choix offerts au requérant par cette disposition a été débattu lors des travaux préparatoires ayant conduit à l'adoption de la même convention et finalement accepté dans le cadre d'un compromis.

30 En outre, ladite juridiction met en exergue, d'une part, qu'une juridiction canadienne a exclu que l'« établissement par le soin duquel le contrat a été conclu », au sens de l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal, pouvait renvoyer à l'ordinateur utilisé par le passager pour acheter des billets de transport et, d'autre part, que des juridictions espagnoles et la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation, Italie) ont interprété cette disposition comme étant susceptible de couvrir le tribunal du lieu où se trouve la résidence principale et permanente depuis laquelle le passager a acheté le billet en ligne.

31 La juridiction de renvoi estime que les règles d'interprétation des traités figurant aux articles 31 et 32 de la convention de Vienne sur le droit des traités n'excluent pas cette dernière interprétation de l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal. Ainsi, la version anglaise de cette disposition pourrait justifier une interprétation large du for de compétence territoriale correspondant au lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, sans que cette interprétation soit contredite par les travaux préparatoires de cette convention. Par ailleurs, ladite convention viserait à assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international. Or, les autres fors de compétence territoriale mentionnés à cet article 33, paragraphe 1, n'assureraient pas la protection de ces intérêts alors qu'il pourrait, en revanche, être justifié que les avantages commerciaux que les compagnies aériennes tirent de la mise en ligne de leurs offres soient compensés par la possibilité de voir leur responsabilité engagée devant le tribunal le plus proche du domicile du passager ayant conclu, en ligne, un contrat de transport aérien avec ces compagnies.

32 En troisième lieu, si cette interprétation, favorable au passager, de l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal n'était pas retenue, la juridiction de renvoi se demande si les termes « établissement par le soin duquel le contrat a été conclu », figurant à cette disposition, s'entendent comme désignant l'établissement par le soin duquel le contrat principal, ou la prestation principale, de transport aérien a été conclu, ou s'ils peuvent désigner le lieu où un service correspondant à une prestation accessoire, tel que le service additionnel de transport de bagages, a été contracté, en particulier

lorsque, comme dans le cas d'espèce, le préjudice causé porte spécifiquement sur cette dernière prestation.

33 Dans ces conditions, le Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Fuenlabrada (tribunal de première instance nº 1 de Fuenlabrada) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions suivantes :

« 1) L'article 3, paragraphe 1, du [règlement nº 2027/97] doit-il être interprété en ce sens que la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par l'article 33 de la [convention de Montréal], y compris en ce qui concerne les transports effectués à l'intérieur d'un État membre de l'Union ?

2) L'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal peut-il être interprété en ce sens que le lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat de transport aérien a été conclu pourrait être la résidence principale et permanente du passager lorsque le contrat a été conclu en ligne ?

3) L'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit-il être interprété en ce sens que le lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu se réfère au lieu où le contrat relatif à la prestation principale de transport aérien a été conclu et non au lieu de conclusion du contrat relatif au service accessoire dont découle la responsabilité du transporteur, si ce dernier lieu est distinct du premier ? »

Sur la première question

34 À titre liminaire, il y a lieu de relever qu'il ressort des informations fournies par la juridiction de renvoi et sous réserve d'éventuelles vérifications ultérieures de cette juridiction à cet égard que le transport aérien au cours duquel les bagages de I.G.V. ont été perdus reliait deux aéroports situés sur le territoire d'un même État membre, à savoir en Espagne, territoire sur lequel se trouvent également la résidence principale de I.G.V. et le siège social de Vueling Airlines. Ladite juridiction a clairement indiqué qu'elle ne disposait pas d'éléments d'information lui permettant de considérer que ce transport présentait les caractéristiques d'un « transport international », au sens de l'article 1er de la convention de Montréal.

35 Partant, par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 1er du règlement nº 2027/97, lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, de ce règlement, doit être interprété en ce sens que l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal régit la détermination des juridictions territorialement compétentes pour connaître d'une action en responsabilité en cas de perte des bagages lors d'un transport aérien effectué entre deux aéroports situés sur le territoire d'un seul État membre introduite par une personne résidente dans cet État membre contre un transporteur aérien de l'Union ayant son siège social dans ledit État membre.

36 À cet égard, il y a lieu de relever que, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention de Montréal en ce qui concerne l'Union, à savoir le 28 juin 2004, les dispositions de celle-ci font partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union et la Cour est compétente pour statuer à titre préjudiciel sur leur 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 5 juin 2025, Iberia (Protestation anticipée), C-292/24, EU:C:2025:402, point 18].

37 L'article 33, paragraphe 1, de cette convention prévoit que toute action en responsabilité introduite sur la base de ladite convention peut l'être, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, soit devant celui du siège principal de son exploitation, soit devant celui du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

38 Il ressort de la jurisprudence de la Cour que l'article 33, paragraphe 1, de la même convention régit, aux fins des actions en réparation d'un préjudice relevant du champ d'application de cette convention, non seulement la répartition de la compétence judiciaire entre les États parties à celle-ci, mais également la répartition de la compétence territoriale entre les juridictions de chacun de ces États (arrêt du 7 novembre 2019, Guaitoli e.a., C-213/18, EU:C:2019:927, point 55).

39 À cet égard, la Cour a souligné que l'interprétation selon laquelle cette disposition a pour objet de désigner non seulement l'État partie compétent pour connaître de l'action en responsabilité concernée, mais également celui des tribunaux de cet État devant lequel l'action doit être portée est de nature à contribuer à la réalisation de l'objectif d'une unification renforcée, exprimé dans le préambule de la convention de Montréal, et à protéger les intérêts des consommateurs, tout en offrant un équilibre équitable avec les intérêts des transporteurs aériens (arrêt du 7 novembre 2019, Guaitoli e.a., C-213/18, EU:C:2019:927, point 53).

40 Quant au champ d'application de cette convention, aux termes de l'article 1er, paragraphe 1, de celle-ci, elle s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération.

41 La notion de « transport international » est définie à l'article 1er, paragraphe 2, de ladite convention, comme couvrant tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Selon cette disposition, le transport entre deux points du territoire d'un seul État partie sans une escale prévue sur le territoire d'un autre État n'est pas considéré comme international au sens de celle-ci.

42 Cela étant, il convient de relever, en premier lieu, que, tel qu'il a été inséré par le règlement nº 889/2002, l'article 1er du règlement nº 2027/97 prévoit que ce règlement

met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages et qu'il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre.

43 Adopté sur le fondement de l'article 80, paragraphe 2, du traité CE (devenu article 100, paragraphe 2, TFUE), en vertu duquel le législateur de l'Union peut adopter toute disposition appropriée pour la navigation aérienne [voir, en ce sens, avis 2/15 (Accord de libre-échange avec Singapour), du 16 mai 2017, EU:C:2017:376, point 169], cet article 1er vise à créer, comme le soulignent les considérants 8, 9 et 13 du règlement nº 889/2002, un ensemble unique de règles instaurant, dans le domaine du transport aérien de passagers, une responsabilité des transporteurs aériens de même nature et de même niveau, indépendamment du caractère national ou international des vols qui sont assurés par ces transporteurs (voir, en ce sens, arrêt du 26 février 2015, Wucher Helicopter et Euro-Aviation Versicherung, C-6/14, EU:C:2015:122, point 34).

44 L'extension du champ d'application territorial des règles de la convention de Montréal que l'article 1er du règlement nº 2027/97 opère n'est pas limitée par d'autres dispositions de ce règlement. En particulier, aucune disposition de celui-ci ne subordonne l'applicabilité de ces règles aux cas de transports aériens nationaux à l'existence d'un élément d'extranéité.

45 Partant, ni la circonstance que le transport aérien concerné dans l'affaire au principal ne relève pas de la notion de « transport international » telle qu'elle figure au point 41 du présent arrêt ni celle que le contrat de transport aérien national à l'occasion duquel les bagages du passager ont été perdus a été conclu, comme c'est le cas en l'occurrence, entre deux parties résidant ou établies sur le territoire de l'État membre exclusivement concerné par ce transport ont une incidence sur l'applicabilité des dispositions de la convention de Montréal à la responsabilité découlant d'une telle perte de bagages.

46 En second lieu, l'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97 prévoit que la responsabilité d'un transporteur aérien de l'Union envers les passagers et leurs bagages est régie par « toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité ».

47 Le chapitre III de cette convention, intitulé « Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice », inclut tant des dispositions matérielles relatives aux conditions d'engagement de la responsabilité des transporteurs aériens que des dispositions concernant l'action en responsabilité, telles que l'article 33 de ladite convention.

48 Il s'ensuit que la référence faite à l'article 3, paragraphe 1, de ce règlement à « toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité » inclut nécessairement l'article 33, paragraphe 1, de cette convention.

49 Ainsi, en vertu de l'article 3 du règlement n° 2027/97, lu conjointement avec son article 1er, le tribunal territorialement compétent pour connaître d'une action relative au dommage résultant d'une perte de bagages est désigné selon les mêmes règles indépendamment du point de savoir si cette perte a eu lieu dans le cadre d'un transport aérien national ou international.

50 Cette conclusion est confortée par l'objectif poursuivi par le règlement n° 2027/97, tel que modifié par le règlement n° 889/2002, lequel, ainsi qu'il a été souligné au point 43 du présent arrêt, vise à instaurer un ensemble unique de règles régissant la responsabilité des transporteurs aériens.

51 Ladite conclusion n'est pas remise en cause par la circonstance que l'article 1er du règlement n° 2027/97 précise que ce règlement ne met en œuvre que « les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages ». En effet, ainsi qu'il a été souligné au point 40 du présent arrêt, la convention de Montréal s'applique tant au transport international de personnes et de leurs bagages qu'à celui de marchandises. En revanche, ce règlement ne vise que le transport aérien de personnes et de leurs bagages. Ainsi, en précisant que le règlement n° 2027/97 ne met en œuvre que les « dispositions pertinentes » de cette convention, tout en étendant leur champ d'application aux transports aériens nationaux, l'article 1er de ce règlement vise à s'assurer que seules les dispositions de ladite convention relatives à la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers et de leurs bagages à l'occasion des transports aériens internationaux s'appliquent également aux transports aériens nationaux des passagers et de leurs bagages.

52 Au vu de tout ce qui précède, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 1er du règlement n° 2027/97, lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, de ce règlement, doit être interprété en ce sens que l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal régit la détermination des juridictions territorialement compétentes pour connaître d'une action en responsabilité en cas de perte des bagages lors d'un transport aérien effectué entre deux aéroports situés sur le territoire d'un seul État membre introduite par une personne résidente dans cet État membre contre un transporteur aérien de l'Union ayant son siège social dans ledit État membre.

Sur la deuxième question

53 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens que, lorsque le contrat de transport aérien d'un passager a été conclu en ligne, le tribunal de la résidence principale et permanente de ce passager peut être compétent pour connaître d'une action en responsabilité dirigée contre un transporteur aérien pour le dommage résultant de la perte des bagages dudit passager, au titre du for de compétence territoriale correspondant au « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu ».

54 À cet égard, il ressort de la jurisprudence de la Cour que les termes « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu » figurant à cet article 33, paragraphe 1, doivent recevoir, eu égard notamment à l'objet de la convention de Montréal, qui est d'unifier certaines règles relatives au transport aérien international, une interprétation uniforme et autonome pour l'Union et ses États membres. Ainsi, il doit être tenu compte non pas des divers sens pouvant être donnés à ladite notion dans les droits internes des États membres, mais des règles d'interprétation du droit international général qui s'imposent à l'Union (voir, en ce sens, arrêt du 20 octobre 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, point 21 et jurisprudence citée).

55 L'article 31 de la convention de Vienne, qui reflète le droit international coutumier et dont les dispositions font partie de l'ordre juridique de 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. Par ailleurs, l'article 32 de cette convention prévoit qu'il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, notamment aux travaux préparatoires du traité en cause et aux circonstances dans lesquelles il a été conclu (arrêt du 20 octobre 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, point 22 et jurisprudence citée).

56 S'agissant, en premier lieu, du libellé de l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal, les termes « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu » dans la version en langue française, « *where it has a place of business through which the contract has been made* » dans la version en langue anglaise, « *en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato* » dans la version en langue espagnole et « *по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор* » dans la version en langue russe ne renvoient pas, dans leur sens ordinaire, au lieu où la personne qui intente l'action en responsabilité a sa résidence principale et permanente.

57 Au contraire, il y a lieu de relever que tant le for de compétence territoriale mentionné au point précédent que les trois autres fors de compétence territoriale visés par cet article 33, paragraphe 1, renvoient soit à des lieux correspondant à une présence physique du transporteur, à savoir son domicile, le siège principal de son exploitation ou un établissement qu'il possède, soit à un lieu qui a un lien avec le transport, à savoir le lieu de destination.

58 En ce qui concerne, en deuxième lieu, le contexte dans lequel s'inscrit l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal, il convient de rappeler que, à la différence de ce paragraphe, le paragraphe 2 de cet article 33 se réfère explicitement à la résidence principale et permanente du passager comme chef de compétence territoriale de la juridiction appelée à connaître d'une action en responsabilité dirigée contre un transporteur aérien.

59 En effet, l'article 33, paragraphe 2, de la convention de Montréal précise que l'action en responsabilité en ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion

corporelle subie par le passager peut être également intentée sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

60 Cette règle de compétence juridictionnelle, qui s'ajoute à celles énoncées à l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal, ne s'applique pas aux demandes d'indemnisation concernant la perte de bagages. De plus, ladite règle ne renvoie à la résidence principale et permanente du passager au moment de l'accident que pour autant que, dans le territoire de l'État partie, le transporteur y dispose d'une présence opérationnelle de la manière qu'elle précise.

61 Or, interpréter les termes « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu » figurant à l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal en ce sens qu'ils désignent également le lieu de la résidence principale et permanente du passager dans les cas où le contrat a été conclu en ligne reviendrait, en substance, à ce que l'ajout, par l'article 33, paragraphe 2, de cette convention, d'un for de compétence territoriale supplémentaire uniquement pour les dommages résultant de la mort ou de lésions corporelles subies par le passager soit privé de tout effet utile dans les cas de dommage résultant de contrats conclus en ligne.

62 S'agissant, en troisième lieu, de la finalité et de la genèse de l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal, il y a lieu de rappeler que, conformément aux troisième et cinquième considérants de cette convention, les États parties à celle-ci ont entendu non seulement « assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international », mais aussi préserver un « équilibre équitable des intérêts », notamment les intérêts des transporteurs aériens et ceux des passagers.

63 Or, comme l'a souligné, en substance, M. l'avocat général au point 81 de ses conclusions, il serait contraire à l'objectif d'un équilibre équitable entre les intérêts des consommateurs et ceux des transporteurs aériens ainsi qu'à la nécessité d'assurer une plus grande prévisibilité et une meilleure sécurité juridique dans le domaine du transport aérien des passagers de considérer que, du fait de la vente en ligne des services de transport aérien, ces transporteurs doivent supporter le risque d'être attraits devant des tribunaux situés partout dans le monde où l'offre en ligne est disponible, y compris dans des lieux où ils ne disposent d'aucune présence physique ou qui n'ont aucun lien avec le transport concerné.

64 Il y a lieu également de rappeler que la règle de compétence juridictionnelle prévue à l'article 33, paragraphe 2, de la convention de Montréal a été ajoutée à celles figurant dans la convention de Varsovie, à une époque où les États parties à cette première

convention avaient conscience du recours à la réservation en ligne des services de transports aériens de passagers.

65 Or, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général aux points 45 à 48 de ses conclusions, il ressort des travaux préparatoires de la convention de Montréal que le chef de compétence territoriale correspondant au domicile ou à la résidence principale et permanente du passager a fait l'objet de discussions entre les États parties qui ont conduit à une limitation de sa portée à la seule situation prévue à l'article 33, paragraphe 2, de cette convention.

66 Il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de répondre à la deuxième question que l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens que, lorsque le contrat de transport aérien d'un passager a été conclu en ligne, le tribunal de la résidence principale et permanente de ce passager n'est pas compétent pour connaître d'une action en responsabilité dirigée contre un transporteur aérien pour le dommage résultant de la perte des bagages dudit passager, au titre du for de compétence territoriale correspondant au « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu ».

Sur la troisième question

67 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens que le « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu » se réfère au lieu où le transporteur possède l'établissement par le soin duquel le contrat de transport aérien du passager a été conclu, y compris lorsque l'action en responsabilité concerne le dommage résultant de la perte des bagages de ce passager et que le contrat de transport de ces bagages a été conclu par les soins d'un établissement de ce transporteur situé dans un autre lieu.

68 Si l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal ne comporte pas de précisions sur la nature du « contrat » auquel il se réfère, il résulte d'une lecture d'ensemble de cette convention que le transport des bagages est envisagé par celle-ci comme étant un service accessoire à celui du transport du passager.

69 En effet, la teneur de plusieurs dispositions de ladite convention, telles que l'article 3, paragraphe 3, l'article 17, paragraphes 2 à 4, et l'article 22, paragraphe 2, de celle-ci, présuppose que les bagages sont nécessairement transportés avec le passager. Par ailleurs, dans son sens ordinaire dans le contexte du transport aérien, le terme « bagages » désigne un contenant enfermant les effets que le passager d'un vol emporte lors de son voyage.

70 Il en va de même en ce qui concerne le règlement n^{o} 2027/97, qui, notamment à son article 1er et à son article 3, paragraphe 1, se réfère aux bagages comme étant ceux du passager transporté par air.

71 En outre, le libellé de l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal, et, plus particulièrement, l'emploi de l'expression « un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu » au singulier suggère que, en ce qui concerne le transport aérien des passagers et des bagages, un seul contrat importe aux fins de la détermination de la juridiction compétente.

72 Il résulte de ces éléments d'analyse textuelle et contextuelle que, s'agissant d'une action en responsabilité contre un transporteur aérien au titre du dommage subi du fait de la perte des bagages, le contrat qui importe aux fins de la détermination de la juridiction compétente sur la base de cette convention est celui du transport de passager.

73 Une telle interprétation permet de retenir, dans le cas d'une action en responsabilité introduite contre un transporteur aérien en raison d'un dommage causé tant aux bagages qu'aux passagers, la compétence d'une seule et même juridiction au titre du lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, même lorsque l'achat du service de transport de passager n'a pas été effectué dans le même lieu que celui du transport de bagages.

74 Ainsi, cette interprétation est en cohérence avec les objectifs rappelés au point 62 du présent arrêt.

75 Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de répondre à la troisième question que l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens que le « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu » se réfère au lieu où le transporteur possède l'établissement par le soin duquel le contrat de transport aérien du passager a été conclu, y compris lorsque l'action en responsabilité concerne le dommage résultant de la perte des bagages de ce passager et que le contrat de transport de ces bagages a été conclu par les soins d'un établissement de ce transporteur situé dans un autre lieu.

Sur les dépens

76 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 1er du règlement (CE) nº 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, tel que modifié par le règlement (CE) nº 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002, lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97, tel que modifié,**

doit être interprété en ce sens que :

l'article 33, paragraphe 1, 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, et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001, régit la détermination des juridictions territorialement compétentes pour connaître d'une action en responsabilité en cas de perte des bagages lors d'un transport aérien effectué entre deux aéroports situés sur le territoire d'un seul État membre introduite par une personne résidente dans cet État membre contre un transporteur aérien de l'Union européenne ayant son siège social dans ledit État membre.

2) **L'article 33, paragraphe 1, 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, et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539 du Conseil,**

doit être interprété en ce sens que :

lorsque le contrat de transport aérien d'un passager a été conclu en ligne, le tribunal de la résidence principale et permanente de ce passager n'est pas compétent pour connaître d'une action en responsabilité dirigée contre un transporteur aérien pour le dommage résultant de la perte des bagages dudit passager, au titre du for de compétence territoriale correspondant au « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu ».

3) **L'article 33, paragraphe 1, 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, et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539,**

doit être interprété en ce sens que :

le « lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu » se réfère au lieu où le transporteur possède l'établissement par le soin duquel le contrat de transport aérien du passager a été conclu, y compris lorsque l'action en responsabilité concerne le dommage résultant de la perte des bagages de ce passager et que le contrat de transport de ces bagages a été conclu par les soins d'un établissement de ce transporteur situé dans un autre lieu.

Signatures

* Langue de procédure : l’espagnol.