

## ARRÊT DE LA COUR (neuvième chambre)

3 février 2022 (\*)

« Renvoi préjudiciel – Coopération judiciaire en matière civile – Compétence judiciaire et exécution des décisions en matière civile et commerciale – Règlement (UE) no 1215/2012 – Article 7, point 1, sous b), second tiret – Compétence spéciale en matière contractuelle – Notion de “lieu d’exécution de l’obligation qui sert de base à la demande” – Contrat de fourniture de services – Transport aérien – Vol caractérisé par une réservation unique confirmée et effectué en plusieurs segments par deux transporteurs aériens distincts – Règlement (CE) no 261/2004 – 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 – Article 7 – Droit à indemnisation – Retard sur le premier segment de vol – Recours en indemnisation dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce premier segment de vol devant la juridiction du lieu d’arrivée de celui-ci »

Dans l’affaire C-20/21,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne), par décision du 26 novembre 2020, parvenue à la Cour le 13 janvier 2021, dans la procédure

**JW,**

**HD,**

**XS**

contre

**LOT Polish Airlines,**

LA COUR (neuvième chambre),

composée de M. S. Rodin, président de chambre, M. J.-C. Bonichot et M<sup>me</sup> O. Spineanu-Matei (rapporteure), juges,

avocat général : M<sup>me</sup> L. Medina,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour XS, HD, JW, par M<sup>e</sup> J.-C. Woicke, Rechtsanwalt,
- pour LOT Polish Airlines, par M<sup>e</sup> C. Hess, Rechtsanwältin,
- pour la Commission européenne, par M<sup>me</sup> M. Heller et M. S. Noë, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocate générale entendue, de juger l’affaire sans conclusions,

rend le présent

**Arrêt**

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2012, L 351, p. 1).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant trois passagers, JW, HD et XS, à la compagnie aérienne LOT Polish Airlines au sujet du paiement d'une indemnisation au titre d'un retard de vol.

## **Le cadre juridique**

### ***Le règlement n° 1215/2012***

- 3 Les considérants 15 et 16 du règlement n° 1215/2012 énoncent :

« (15) Les règles de compétence devraient présenter un haut degré de prévisibilité et s'articuler autour de la compétence de principe du domicile du défendeur. Cette compétence devrait toujours être disponible, sauf dans quelques cas bien déterminés où la matière en litige ou l'autonomie des parties justifie un autre critère de rattachement. S'agissant des personnes morales, le domicile doit être défini de façon autonome de manière à accroître la transparence des règles communes et à éviter les conflits de compétence.

(16) Le for du domicile du défendeur devrait être complété par d'autres fors autorisés en raison du lien étroit entre la juridiction et le litige ou en vue de faciliter la bonne administration de la justice. L'existence d'un lien étroit devrait garantir la sécurité juridique et éviter la possibilité que le défendeur soit attiré devant une juridiction d'un État membre qu'il ne pouvait pas raisonnablement prévoir. [...] »

- 4 Sous la section 1 du chapitre II de ce règlement, intitulée « Dispositions générales », l'article 4, paragraphe 1, de celui-ci est libellé comme suit :

« Sous réserve du présent règlement, les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre. »

- 5 L'article 7 dudit règlement, qui appartient à la section 2 du chapitre II de celui-ci, intitulée « Compétences spéciales », dispose :

« Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attirée dans un autre État membre :

- 1) a) en matière contractuelle, devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande ;
  - b) aux fins de l'application de la présente disposition, et sauf convention contraire, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est :
    - pour la vente de marchandises, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les marchandises ont été ou auraient dû être livrées,
    - pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ;

[...]

[...] »

### ***Le règlement (CE) n° 261/2004***

6 L'article 7 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), intitulé « Droit à indemnisation », dispose, à son paragraphe 1 :

« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

- a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;
- b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;
- c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation. »

### **Le litige au principal et la question préjudicielle**

7 Les requérants au principal ont effectué une réservation unique auprès de la compagnie aérienne Lufthansa AG pour un vol, prévu le 27 avril 2019, de Varsovie (Pologne) à Malé (Maldives) avec une correspondance à Francfort-sur-le-Main (Allemagne).

8 Le premier segment de ce vol, reliant Varsovie à Francfort-sur-le-Main, a été opéré par LOT Polish Airlines. En raison d'un décollage tardif, les requérants au principal ont atterri en retard à Francfort-sur-le-Main et ont manqué leur vol de correspondance pour Malé, assuré par Lufthansa. Ils sont parvenus à leur destination finale, Malé, avec un retard de plus de quatre heures.

9 Les requérants au principal ont demandé, sur le fondement du règlement n° 261/2004, à l'Amtsgericht Frankfurt (tribunal de district de Francfort, Allemagne) de condamner LOT Polish Airlines au paiement d'une indemnisation d'un montant de 600 euros à chacun d'entre eux, la distance entre Varsovie et Malé étant supérieure 3 500 kilomètres, et au remboursement de leurs frais d'avocats.

10 Par un jugement du 29 avril 2020, cette juridiction a rejeté cette demande comme étant irrecevable, au motif que, eu égard aux dispositions du règlement n° 1215/2012, telles qu'interprétées par la Cour, elle n'était pas compétente pour connaître du litige, dès lors que ni le lieu de départ ni celui d'arrivée du vol, prévus par le contrat de transport concerné n'étaient situés dans son ressort.

11 Les requérants au principal ont interjeté appel contre ce jugement devant la juridiction de renvoi, le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne). Selon eux, la juridiction de première instance peut fonder sa compétence internationale sur l'article 7, point 1, sous b), du règlement n° 1215/2012. La circonstance que Varsovie et Malé constituent des lieux d'exécution de l'obligation découlant dudit contrat de transport n'exclurait pas qu'il puisse exister d'autres lieux pouvant être également qualifiés de lieux d'exécution de cette obligation, au sens de cette disposition.

12 La juridiction de renvoi considère que l'Amtsgericht Frankfurt (tribunal de district de Francfort) ne serait internationalement compétent pour trancher le litige dont il est saisi, au titre de l'article 7, point 1, sous b), du règlement n° 1215/2012, que si le lieu d'arrivée du premier segment du vol concerné, à savoir Francfort-sur-le-Main, était susceptible d'être qualifié de « lieu d'exécution » de l'obligation découlant du contrat de transport en cause.

13 Dans ces conditions, le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 7, point 1, sous b), du règlement [n° 1215/2012] doit-il être interprété en ce sens que, dans le cas d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en deux ou plusieurs segments de vol, le lieu d'arrivée du premier segment de vol peut être le lieu d'exécution au sens de cette disposition lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens distincts et que le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement [n° 261/2004] a pour origine le retard du premier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce premier segment ? »

### Sur la question préjudicielle

- 14 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012 doit être interprété en ce sens que, dans le cas d'un vol caractérisé par une réservation unique, confirmée pour l'ensemble du trajet, et divisé en deux ou plusieurs segments de vol sur lesquels le transport est effectué par des transporteurs aériens distincts, lorsqu'un recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, a pour origine un retard sur le premier segment de vol causé par un décollage tardif et est dirigé contre le transporteur aérien chargé d'effectuer ce premier segment de vol, le lieu d'arrivée de celui-ci peut être qualifié de « lieu d'exécution », au sens de cette disposition.
- 15 À titre liminaire, il importe de préciser que l'action au principal relève de la notion de « matière contractuelle », au sens de l'article 7, point 1, sous a), du règlement n° 1215/2012. En effet, s'agissant de l'interprétation de l'article 5, point 1, sous a), du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1), transposable à celle des dispositions équivalentes figurant à l'article 7, point 1, sous a), du règlement n° 1215//2012, la Cour a jugé que la notion de « matière contractuelle » couvre l'action des passagers aériens en indemnisation pour le retard important d'un vol avec correspondance, dirigée sur le fondement du règlement n° 261/2004 contre un transporteur aérien effectif qui n'est pas le cocontractant du passager concerné (arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 65), ce qui est le cas, en l'occurrence, de LOT Polish Airlines.
- 16 Aux termes de l'article 7, point 1, sous a), du règlement n° 1215/2012, en matière contractuelle, une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre, devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande. Aux fins de l'application de cette disposition, l'article 7, point 1, sous b), second tiret, de ce règlement précise que, sauf convention contraire, s'agissant de la fourniture de services ce lieu est le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis.
- 17 Il ressort de la jurisprudence de la Cour que, en cas de pluralité de lieux de fourniture de services dans des États membres différents, il convient, en principe, d'entendre par « lieu d'exécution » le lieu qui assure le lien de rattachement le plus étroit entre le contrat concerné et la juridiction compétente, ce lien de rattachement le plus étroit se vérifiant, en règle générale, au lieu de la fourniture principale des services. Ce dernier lieu doit être déduit, dans la mesure du possible, des dispositions du contrat lui-même (arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 67 ainsi que jurisprudence citée).
- 18 À cet égard, concernant un vol direct effectué, entre deux États membres, par la compagnie aérienne cocontractante du passager concerné, la Cour a jugé que le lieu de départ et le lieu d'arrivée de l'avion doivent être considérés, au même titre, comme étant les lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien, de telle sorte que la juridiction compétente, au titre de l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012, pour connaître d'une demande d'indemnisation fondée sur ce contrat de transport et sur le règlement n° 261/2004 est celle, au choix du demandeur, dans le ressort de laquelle se trouve le lieu de départ ou le lieu d'arrivée de l'avion, tels que ces lieux sont convenus dans ledit contrat (voir, en ce sens, arrêt du 9 juillet 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, points 43 et 47).

- 19 Dans le prolongement de cette jurisprudence, s'agissant d'un vol avec correspondance, caractérisé par une réservation unique, confirmée pour l'ensemble du trajet, et divisé en plusieurs segments sur lesquels le transport est effectué par deux transporteurs aériens différents, la Cour a également jugé que le « lieu d'exécution », au sens de cette disposition, peut être constitué tant par le lieu de départ du premier segment de vol (ordonnance du 13 février 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, point 36) que par le lieu d'arrivée du dernier segment de vol (arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 73), et cela indépendamment de la question de savoir si le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, est dirigé contre le transporteur aérien chargé d'effectuer le segment de vol en cause ou contre le cocontractant du passager concerné, qui n'est pas ce transporteur.
- 20 En l'occurrence, il ressort de la décision de renvoi que le recours en indemnisation a été exercé uniquement en raison du décollage tardif du lieu de départ du premier segment du vol concerné par le contrat de transport aérien en cause au principal. Ce lieu correspond à l'un des lieux de fourniture principale des services faisant l'objet de ce contrat et assure, dès lors, le lien de rattachement étroit, exigé par les règles de compétence spéciale énoncées à l'article 7, point 1, du règlement n° 1215/2012, entre ledit contrat et la juridiction dans le ressort de laquelle ledit lieu se trouve.
- 21 Toutefois, la juridiction de renvoi s'interroge sur la question de savoir si le lieu d'atterrissage de ce premier segment du vol pourrait justifier sa compétence au titre de l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012.
- 22 À cet égard, il convient d'observer que, ainsi qu'il a été rappelé au point 17 du présent arrêt, en cas de pluralité de lieux de fourniture de services dans des États membres différents, le lieu qui assure le lien de rattachement le plus étroit entre le contrat concerné et la juridiction compétente est, notamment, celui où, en vertu de ce contrat, doit être effectuée la fourniture principale des services (voir, en ce sens, arrêt du 9 juillet 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, point 38).
- 23 Il ressort de cette jurisprudence et, en particulier, de l'utilisation du terme « notamment », que les lieux de fourniture principale des services, identifiés comme étant à la fois le lieu de départ initial et de la destination finale d'un vol, ne constituent qu'une illustration non exhaustive des lieux où un tel lien de rattachement pourrait se concrétiser. En effet, il ne saurait être d'emblée exclu que, eu égard aux termes spécifiques d'un contrat de transport aérien, d'autres services que ceux fournis au lieu de départ initial et à la destination finale d'un vol puissent, le cas échéant, justifier la compétence de juridictions autres que celles dans le ressort desquelles se trouvent ces lieux, à savoir, les juridictions du lieu d'escale, pour connaître d'un recours en indemnisation introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004.
- 24 En l'occurrence, la juridiction de renvoi n'indique pas les éléments du contrat qui pourraient justifier, en vue de l'organisation utile du procès, l'existence d'un lien suffisant de proximité entre les faits du litige au principal et sa compétence. En l'absence de telles indications, le « lieu d'exécution », au sens de l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012, peut, dès lors, être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, en tant que l'un des lieux de fourniture principale des services faisant l'objet du contrat de transport aérien en cause au principal.
- 25 Cette conclusion satisfait aux objectifs de proximité et de bonne administration de la justice, visés au considérant 16 du règlement n° 1215/2012, la Cour ayant déjà jugé que, dans le cas d'un vol avec correspondance caractérisé par une réservation unique, confirmée pour l'ensemble du trajet, et comprenant plusieurs segments, le lieu de départ du premier segment de vol assure le lien de rattachement étroit, voulu par les règles de compétence spéciale énoncées à l'article 7, point 1, du règlement n° 1215/2012, entre le contrat de transport aérien et la juridiction compétente (voir, en ce sens, ordonnance du 13 février 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, point 31).
- 26 Elle est également conforme au principe de prévisibilité des règles de compétence prévues par le règlement n° 1215/2012, car elle permet tant au demandeur qu'au défendeur d'identifier les juridictions du lieu de départ du premier segment, tel qu'il figure dans le contrat de transport aérien, en

tant que juridictions susceptibles d'être saisies d'un recours en indemnisation au titre du règlement n° 261/2004.

- 27 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012 doit être interprété en ce sens que, dans le cas d'un vol caractérisé par une réservation unique, confirmée pour l'ensemble du trajet, et divisé en deux ou plusieurs segments de vol sur lesquels le transport est effectué par des transporteurs aériens distincts, lorsqu'un recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, a pour seule origine un retard sur le premier segment de vol causé par un décollage tardif et est dirigé contre le transporteur aérien chargé d'effectuer ce premier segment de vol, le lieu d'arrivée de celui-ci ne peut pas être qualifié de « lieu d'exécution », au sens de cette disposition.

### Sur les dépens

- 28 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 (neuvième chambre) dit pour droit :

**L'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, doit être interprété en ce sens que, dans le cas d'un vol caractérisé par une réservation unique, confirmée pour l'ensemble du trajet, et divisé en deux ou plusieurs segments de vol sur lesquels le transport est effectué par des transporteurs aériens distincts, lorsqu'un recours en indemnisation, introduit sur le fondement 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, a pour seule origine un retard sur le premier segment de vol causé par un décollage tardif et est dirigé contre le transporteur aérien chargé d'effectuer ce premier segment de vol, le lieu d'arrivée de celui-ci ne peut pas être qualifié de « lieu d'exécution », au sens de cette disposition.**

Signatures

---

\* Langue de procédure : l'allemand.