

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

7 novembre 2019 (*)

« Renvoi préjudiciel – Coopération judiciaire en matière civile – Compétence judiciaire, reconnaissance et exécution des décisions en matière civile et commerciale – Règlement (UE) no 1215/2012 – Article 7, paragraphe 1, sous a) – Jurisdiction compétente en matière contractuelle – 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 – Règlement (CE) no 261/2004 – Articles 5, 7, 9 et 12 – Convention de Montréal – Compétence – Articles 19 et 33 – Demande d’indemnisation et de réparation du préjudice résultant de l’annulation et du retard de vols »

Dans l’affaire C-213/18,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Tribunale ordinario di Roma (tribunal de Rome, Italie), par décision du 26 février 2018, parvenue à la Cour le 26 mars 2018, dans la procédure

Adriano Guaitoli,

Concepción Casan Rodriguez,

Alessandro Celano Tomassoni,

Antonia Cirilli,

Lucia Cortini,

Mario Giuli,

Patrizia Padroni

contre

easyJet Airline Co. Ltd,

LA COUR (première chambre),

composée de M. J.-C. Bonichot, président de chambre, MM. M. Safjan (rapporteur) et L. Bay Larsen, juges,

avocat général : M. H. Saugmandsgaard Øe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour MM. Guaitoli, Celano Tomassoni et Giuli ainsi que pour M^{mes} Casan Rodriguez, Cirilli, Cortini et Padroni, par M^{es} A. Guaitoli et G. Guaitoli, avvocati,
- pour easyJet Airline Co. Ltd, par M^e G. d’Andria, avvocato,

- pour le gouvernement italien, par M^{me} G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. F. De Luca, avvocato dello Stato,
- pour la Commission européenne, par M^{mes} M. Heller et N. Yerrell ainsi que par M. L. Malferrari, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 20 juin 2019,

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 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, ci-après la « convention de Montréal »), du règlement (CE) n^o 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^o 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1), et du règlement (UE) n^o 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 MM. Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni et Mario Giuli ainsi que M^{mes} Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini et Patrizia Padroni à easyJet Airline Co. Ltd au sujet d'une demande d'indemnisation du préjudice résultant de l'annulation d'un vol et du retard d'un autre vol.

Le cadre juridique

Le droit international

- 3 La convention de Montréal est entrée en vigueur, en ce qui concerne l'Union européenne, le 28 juin 2004.
- 4 L'article 19 de cette convention, intitulé « Retard », prévoit :

« Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur 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. »
- 5 L'article 33 de ladite convention, intitulé « Juridiction compétente », dispose :

« 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.

[...]

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire. »

Le droit de l'Union

Le règlement n° 261/2004

6 L'article 1^{er} du règlement n° 261/2004, intitulé « Objet », prévoit, à son paragraphe 1 :

« Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimum aux passagers dans les situations suivantes :

- a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté ;
- b) en cas d'annulation de leur vol ;
- c) en cas de vol retardé. »

7 L'article 5 de ce règlement, intitulé « Annulations », dispose :

« 1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

- a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8 ;
- b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :
 - i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou
 - ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
 - iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

2. Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

4. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait. »

8 L'article 7 du même règlement, intitulé « Droit à indemnisation », prévoit :

« 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.

2. Lorsque, en application de l'article 8, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé :

- a) de deux heures pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
- b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou
- c) de quatre heures pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b),

le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation prévue au paragraphe 1.

3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.

4. Les distances indiquées aux paragraphes 1 et 2 sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique. »

9 Aux termes de l'article 9 du règlement n^o 261/2004, intitulé « Droit à une prise en charge » :

« 1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement :

- a) des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente ;
- b) un hébergement à l'hôtel aux cas où :
 - un séjour d'attente d'une ou plusieurs nuits est nécessaire, ou
 - lorsqu'un séjour s'ajoutant à celui prévu par le passager est nécessaire ;
- c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel ou autre).

2. En outre, le passager se voit proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télex, deux télécopies ou deux messages électroniques.

3. En appliquant le présent article, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite ou de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés. »

10 L'article 12 de ce règlement, intitulé « Indemnisation complémentaire », dispose, à son paragraphe 1 :

« Le présent règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire. L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement peut être déduite d'une telle indemnisation. »

Le règlement n° 1215/2012

11 Le chapitre II du règlement n° 1215/2012, intitulé « Compétence », est divisé en dix sections, dont les première, deuxième et quatrième sont intitulées respectivement « Dispositions générales », « Compétences spéciales » et « Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs ».

12 L'article 4 de ce règlement, qui figure à la section 1 du chapitre II de celui-ci, énonce, à son paragraphe 1 :

« 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. »

13 En vertu de l'article 7 dudit règlement, qui figure à la section 2 de ce chapitre II :

« 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 fourniture de services, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ;

[...] »

14 L'article 17 du même règlement, qui fait partie de la section 4 du chapitre II de celui-ci, prévoit des règles de compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs, lesquelles ne s'appliquent toutefois pas, en vertu du paragraphe 3 de cet article, aux contrats de transports autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement.

15 Au chapitre VI du règlement n° 1215/2012, intitulé « Dispositions transitoires », figure l'article 66, qui dispose, à son paragraphe 1 :

« Le présent règlement n'est applicable qu'aux actions judiciaires intentées, aux actes authentiques dressés ou enregistrés formellement et aux transactions judiciaires approuvées ou conclues à compter du 10 janvier 2015. »

16 Aux termes de l'article 67 de ce règlement, qui fait partie du chapitre VII de celui-ci, intitulé « Relations avec les autres instruments » :

« Le présent règlement ne préjuge pas de l'application des dispositions qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions et

qui sont contenues dans les actes de l'Union ou dans les législations nationales harmonisées en exécution de ces actes. »

17 L'article 71 dudit règlement, qui fait partie du même chapitre VII, prévoit, à son paragraphe 1 :

« Le présent règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions. »

Le règlement (CE) n° 44/2001

18 L'article 5 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), qui fait partie de la section 2, intitulée « Compétences spéciales », du chapitre II de ce règlement, lui-même intitulé « Compétence », est libellé comme suit :

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

- 1) a) en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée ;
- 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 ;
- c) le point a) s'applique si le point b) ne s'applique pas.

[...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

19 Les requérants au principal ont conclu avec easyJet Airline, compagnie aérienne dont le siège social est établi au Royaume-Uni, un contrat de transport aérien, portant sur un vol aller Rome Fiumicino (Italie) – Corfou (Grèce) le 4 août 2015, à 20 h 20, et un vol retour Corfou – Rome Fiumicino le 14 août 2015, à 23 h 25.

20 Le vol aller a été annoncé retardé puis finalement annulé et reporté au lendemain. Les requérants au principal ne se seraient vu offrir ni embarquement sur un autre vol d'une autre compagnie, ni possibilité de consommer un plat ou une collation, ni aucune autre forme d'assistance, d'indemnisation ou de remboursement, malgré une demande formelle adressée en ce sens à easyJet Airline.

21 Le vol retour a, quant à lui, été retardé d'une durée supérieure à deux heures et inférieure à trois heures.

22 Le 28 juin 2016, les requérants au principal, qui sont domiciliés à Rome (Italie), ont saisi le Tribunale ordinario di Roma (tribunal de Rome, Italie) aux fins de voir condamner easyJet Airline au paiement des indemnisations visées aux articles 5, 7 et 9 du règlement n° 261/2004

ainsi qu'à la réparation des dommages matériels supplémentaires et des préjudices moraux découlant du manquement d'easyJet Airline à ses obligations contractuelles.

23 EasyJet Airline a soulevé deux exceptions d'incompétence de la juridiction saisie, la première fondée sur la valeur du litige, la seconde sur les règles en matière de compétence territoriale.

24 Si le Tribunale ordinario di Roma (tribunal de Rome) a rejeté la première exception d'incompétence, il a, s'agissant de la seconde, relevé que sa compétence dépendait du droit applicable – droit national ou droit de l'Union – et de l'interprétation qu'il convenait de faire de celui-ci.

25 À cet égard, la juridiction de renvoi pose tout d'abord la question de savoir si la convention de Montréal s'applique au litige au principal, à tout le moins à une partie de celui-ci, ou si ledit litige relève exclusivement du règlement n° 261/2004.

26 Ensuite, dans le cas d'une application exclusive ou partielle de la convention de Montréal, la juridiction de renvoi se demande si la règle figurant à l'article 33 de celle-ci se borne, comme l'a jugé la Corte di cassazione (Cour de cassation, Italie), à désigner l'État compétent, ou si, ce qui lui semble être plutôt le cas, cette règle régit également la désignation de la juridiction compétente au sein de cet État.

27 La juridiction de renvoi souligne qu'elle ne serait compétente pour connaître du litige au principal, en application des règles de procédure civile nationales, que dans le cas où il serait jugé que la convention de Montréal est exclusivement applicable à celui-ci et que l'article 33 de cette convention doit être interprété en ce sens qu'il désigne seulement l'État compétent. Dans le cas contraire, ledit litige relèverait de la compétence du Tribunale di Civitavecchia (tribunal de Civitavecchia, Italie), dans le ressort duquel se situe l'aéroport de départ du vol aller et d'arrivée du vol retour.

28 Dans ces conditions, le Tribunale ordinario di Roma (tribunal de Rome) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) Dans le cas où une partie, ayant subi le retard ou l'annulation d'un vol, demande conjointement, non seulement les indemnisations forfaitaires et uniformisées visées aux articles 5, 7 et 9 du règlement n° 261/2004, mais également la réparation du dommage au sens de l'article 12 du même règlement, convient-il d'appliquer l'article 33 de la convention de Montréal ou bien la "juridiction compétente" (tant pour ce qui est de la répartition internationale que s'agissant de la compétence interne) est-elle en tout état de cause régie par l'article 5 du règlement n° 44/2001 ?

2) Dans la première hypothèse visée à la première question, convient-il d'interpréter l'article 33 de la convention de Montréal en ce sens qu'il ne régit que la répartition de la compétence entre les États, ou bien en ce sens qu'il régit également la compétence territoriale interne à chaque État membre ?

3) Dans la première hypothèse visée à la deuxième question, l'application de l'article 33 de la convention de Montréal est-elle "exclusive" et fait-elle obstacle à l'application de l'article 5 du règlement n° 44/2001, ou bien les deux dispositions peuvent-elles être appliquées conjointement, de manière à déterminer directement tant la compétence de l'État que la compétence territoriale interne de ses juridictions ? »

Sur les questions préjudicielles

Observations liminaires

- 29 Il y a lieu de préciser que, même si, dans ses questions préjudicielles, la juridiction de renvoi a formellement visé le règlement n° 44/2001, ce sont les dispositions du règlement n° 1215/2012 qui, conformément à l'article 66, paragraphe 1, de celui-ci, sont applicables *ratione temporis* dans l'affaire au principal. En effet, l'action dont est saisie la juridiction de renvoi a été intentée après le 10 janvier 2015.
- 30 Par ailleurs, ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence constante, la circonstance que ladite juridiction a formulé sa demande de décision préjudicielle en se référant à certaines dispositions du règlement n° 44/2001 ne fait pas obstacle à ce que la Cour fournisse à cette juridiction tous les éléments d'interprétation qui peuvent être utiles au jugement de l'affaire dont elle est saisie, qu'elle y ait fait ou non référence dans l'énoncé de ses questions (voir, par analogie, arrêt du 6 juin 2019, *Weil*, C-361/18, EU:C:2019:473, point 26).
- 31 En outre, il convient de rappeler que, dans la mesure où le règlement n° 1215/2012 abroge et remplace le règlement n° 44/2001 qui a lui-même remplacé la convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence juridictionnelle et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 1972, L 299, p. 32), l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne les dispositions de ce dernier instrument juridique vaut également pour le règlement n° 1215/2012 lorsque ces dispositions peuvent être qualifiées d'équivalentes (voir, en ce sens, arrêt du 29 juillet 2019, *Tibor-Trans*, C-451/18, EU:C:2019:635, point 23).
- 32 Enfin, ainsi qu'il ressort de la demande de décision préjudicielle, les requérants au principal demandent tant l'indemnisation forfaitaire et le remboursement des frais prévus aux articles 7 et 9 du règlement n° 261/2004 que l'indemnisation complémentaire visée à l'article 12 de ce règlement, à savoir la réparation des dommages matériels supplémentaires et du préjudice moral prétendument subis. Dans la mesure où l'indemnisation complémentaire est régie par la convention de Montréal (voir, en ce sens, arrêt du 13 octobre 2011, *Sousa Rodríguez e.a.*, C-83/10, EU:C:2011:652, point 38), il s'ensuit que, dans un litige tel que celui en cause au principal, il existe deux régimes de responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers, l'un fondé sur le règlement n° 261/2004, l'autre sur la convention de Montréal.

Sur la première question

- 33 Par sa première question, la juridiction de renvoi cherche à savoir, en substance, si l'article 7, point 1, l'article 67 et l'article 71, paragraphe 1, du règlement n° 1215/2012 ainsi que l'article 33 de la convention de Montréal doivent être interprétés en ce sens que la juridiction d'un État membre saisie d'une action visant à obtenir, à la fois, le respect des droits forfaitaires et uniformisés prévus par le règlement n° 261/2004 et la réparation d'un préjudice complémentaire relevant du champ d'application de la convention de Montréal doit apprécier sa compétence, pour le premier chef de demande, au regard de l'article 7, point 1, du règlement n° 1215/2012 et, pour le second chef, au regard de l'article 33 de cette convention.
- 34 S'agissant de la compétence pour connaître de prétentions telles que celles en cause au principal, la Cour a déjà précisé que, dans la mesure où les droits fondés respectivement sur les dispositions du règlement n° 261/2004 et les stipulations de la convention de Montréal relèvent de cadres réglementaires distincts, les règles de compétence internationale prévues par cette convention ne trouvent pas à s'appliquer aux demandes introduites sur le fondement du seul règlement n° 261/2004, ces dernières devant être examinées au regard du règlement n° 44/2001 (voir, en ce sens, arrêt du 10 mars 2016, *Flight Refund*, C-94/14, EU:C:2016:148, point 46 et jurisprudence citée).
- 35 Il en va de même dans le cadre d'un litige, tel que celui au principal, dans lequel les prétentions des requérants sont fondées à la fois sur les dispositions du règlement n° 261/2004 et sur la

convention de Montréal.

- 36 En outre, l'article 67 et l'article 71, paragraphe 1, du règlement n^o 1215/2012 permettent l'application de règles de compétence judiciaire portant sur des matières particulières qui sont contenues respectivement dans des actes de l'Union ou dans des conventions auxquelles les États membres sont parties. Le transport aérien constituant une telle matière particulière, les règles de compétence prévues par la convention de Montréal doivent pouvoir s'appliquer à l'intérieur du cadre réglementaire tracé par celle-ci.
- 37 Dans ces conditions, s'agissant, d'une part, des prétentions fondées sur les articles 5, 7 et 9 du règlement n^o 261/2004, la juridiction de renvoi doit vérifier, pour connaître du litige dont elle est saisie, sa propre compétence conformément au règlement n^o 1215/2012.
- 38 À cet égard, il convient de rappeler que, dans un souci de renforcer la protection juridique des personnes établies dans l'Union, en permettant à la fois au demandeur d'identifier facilement la juridiction qu'il peut saisir et au défendeur de prévoir raisonnablement celle devant laquelle il peut être attiré, les règles de compétence contenues dans le règlement n^o 1215/2012 s'articulent autour de la compétence de principe du for du domicile du défendeur, énoncée à l'article 4 de ce règlement et complétée par des compétences spéciales (voir, par analogie, arrêt du 3 mai 2007, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, points 20 et 21).
- 39 Ainsi, la règle de compétence du for du domicile du défendeur est complétée, à l'article 7, point 1, du règlement n^o 1215/2012, par une règle de compétence spéciale en matière contractuelle qui est motivée par l'existence d'un lien de rattachement étroit entre le contrat et le tribunal appelé à en connaître (voir, par analogie, arrêt du 3 mai 2007, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, point 22).
- 40 En application de ladite règle, le défendeur peut également être attiré devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée, ce tribunal étant présumé avoir un lien de rattachement étroit avec le contrat (voir, par analogie, arrêt du 3 mai 2007, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, point 23).
- 41 Par ailleurs, bien que les dispositions de la section 4 du chapitre II du règlement n^o 1215/2012, relative à la « Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs », établissent également une règle de compétence spéciale en faveur des consommateurs, il convient de relever que l'article 17, paragraphe 3, de ce règlement énonce que cette section « ne s'applique pas aux contrats de transport autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement » (arrêt du 11 avril 2019, *Ryanair*, C-464/18, EU:C:2019:311, point 28).
- 42 Dans le domaine des transports aériens, il ressort de la jurisprudence de la Cour que la règle de compétence spéciale en matière de fourniture de services, prévue à l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n^o 1215/2012, désigne comme étant compétente pour connaître d'une demande d'indemnisation fondée sur un contrat de transport aérien de personnes, au choix du demandeur, la juridiction 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 ce contrat de transport (voir, par analogie, arrêts du 9 juillet 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, points 43 et 47, ainsi que du 11 juillet 2018, *Zurich Insurance et Metso Minerals*, C-88/17, EU:C:2018:558, point 18).
- 43 D'autre part, s'agissant des prétentions fondées sur les stipulations de la convention de Montréal, notamment sur l'article 19 de celle-ci, relatif à la réparation des dommages causés par le retard d'un vol, la juridiction de renvoi doit déterminer sa compétence pour statuer sur cette partie de l'action au regard de l'article 33 de ladite convention.

44 Il résulte de ce qui précède que l'article 7, point 1, l'article 67 et l'article 71, paragraphe 1, du règlement n^o 1215/2012 ainsi que l'article 33 de la convention de Montréal doivent être interprétés en ce sens que la juridiction d'un État membre saisie d'une action visant à obtenir, à la fois, le respect des droits forfaitaires et uniformisés prévus par le règlement n^o 261/2004 et la réparation d'un préjudice complémentaire relevant du champ d'application de la convention de Montréal doit apprécier sa compétence, pour le premier chef de demande, au regard de l'article 7, point 1, du règlement n^o 1215/2012 et, pour le second chef de demande, au regard de l'article 33 de cette convention.

Sur la deuxième question

45 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi souhaite savoir, en substance, si l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'il 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.

46 À titre liminaire, il convient de rappeler que les stipulations de la convention de Montréal font partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union, si bien que la Cour est compétente pour interpréter ces dispositions, dans le respect des règles du droit international qui s'imposent à l'Union (voir, en ce sens, arrêt du 6 mai 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, point 20).

47 La Cour a déjà relevé que les notions contenues dans la convention de Montréal doivent faire l'objet d'une interprétation uniforme et autonome, de sorte qu'elle doit tenir compte, lorsqu'elle interprète ces notions à titre préjudiciel, non pas des divers sens ayant pu leur être donnés dans les droits internes des États membres de l'Union, mais des règles d'interprétation du droit international général qui s'imposent à celle-ci (voir, en ce sens, arrêt du 6 mai 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, points 21 et 22).

48 À cet égard, l'article 31 de la convention sur le droit des traités, signée à Vienne le 23 mai 1969, lequel codifie des règles du droit international général, 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 (arrêt du 6 mai 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, point 23)

49 Il ressort du libellé de l'article 33 de la convention de Montréal que celui-ci permet au demandeur de choisir d'assigner le transporteur aérien concerné, 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 du vol concerné.

50 Ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 61 de ses conclusions, cette disposition vise d'abord le « territoire d'un des États parties », puis mentionne la juridiction qui, parmi celles ayant leur siège dans ce territoire, peut se déclarer compétente *ratione loci*, au moyen de critères de rattachement précis.

51 Il s'ensuit que, de par sa lettre même, l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être regardé comme régissant également la répartition de la compétence territoriale entre les juridictions de chacun des États parties à celle-ci.

52 Cette interprétation se déduit également de l'examen de la finalité de la convention de Montréal. En effet, il ressort du préambule de cette convention que les États parties à celle-ci ont entendu non seulement « assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international », mais aussi « harmoniser davantage et codifier certaines règles régissant [ce transport, afin de] réaliser un équilibre équitable des intérêts » en présence.

- 53 Or, l'interprétation selon laquelle l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal 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 cet instrument, et à protéger les intérêts des consommateurs, tout en offrant un équilibre équitable avec les intérêts des transporteurs aériens.
- 54 En effet, la désignation directe du tribunal territorialement compétent est propre à assurer, dans l'intérêt des deux parties au litige, une plus grande prévisibilité et une meilleure sécurité juridique.
- 55 Compte tenu de ce qui précède, l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'il 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.

Sur la troisième question

- 56 Eu égard à la réponse donnée à la deuxième question, il n'y a pas lieu de répondre à la troisième question.

Sur les dépens

- 57 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 (première chambre) dit pour droit :

- 1) **L'article 7, point 1, l'article 67 et l'article 71, paragraphe 1, 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, ainsi que l'article 33 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001, doivent être interprétés en ce sens que la juridiction d'un État membre saisie d'une action visant à obtenir, à la fois, le respect des droits forfaitaires et uniformisés prévus par le 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, et la réparation d'un préjudice complémentaire relevant du champ d'application de cette convention doit apprécier sa compétence, pour le premier chef de demande, au regard de l'article 7, point 1, du règlement n° 1215/2012 et, pour le second chef de demande, au regard de l'article 33 de ladite convention.**
- 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, doit être interprété en ce sens qu'il 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.

Signatures

* Langue de procédure : l'italien.