

Gazette du Palais

7 JANVIER 2020

140^e ANNÉE · N° 1

· HEBDOMADAIRE ·

À la une

Panorama des principales réformes de la procédure civile à la suite de la publication du décret n° 2019-1333 du 11 décembre 2019

note par Marie-Cécile LASSERRE

Depuis la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice, la publication du décret réformant la procédure civile était scrutée. Le décret a finalement été publié au JO en date du 12 décembre 2019. La réforme est véritable et les bouleversements conséquents.



© Aerial Mike

Actualité

Le Conseil national du droit bientôt supprimé ?

focus

« Nous constatons une tendance croissante à l'enfermement »

entretien avec Adeline HAZAN

Jurisprudence

Une contribution des gilets jaunes à la clarification du droit

note par Thomas LEBRETON
sous Cass. crim., 14 nov. 2019

Gestation pour autrui : la fin de l'interdit ?

note par Patrice LE MAIGAT
sous CA Rennes, 18 nov. 2019,
CA Rennes, 25 nov. 2019 (3 arrêts)

Chronique de jurisprudence de droit des contrats

par Dimitri HOUTCIEFF

Gazette Spécialisée

DROIT DE LA FAMILLE

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

• **Élodie MULON**

Avocate au barreau de Paris, associée, Mulon Associés

• **Béatrice WEISS-GOUT**

Avocate honoraire, BWG Associés

AVEC LA PARTICIPATION DE

Noémie ASSUIED, Béatrice BLOQUEL, Mathilde BOISNARD, Alice BOUISSOU, Coline LE CAM-MAYOU, Anne-Laure CASADO, Flora CASSOUDESALLE, Aurélie CORDEIRO, Mélanie COURMONT-JAMET, Nathalie COUZIGOU-SUHAS, Laura DALIBERT, Valentine DARMOIS, Alice DEPRET, Bertille DUCENE, Cyrielle DUFOUX, Gaëtan ESCUDEY, Soussan FATHI, Julie FLAMENT, Emmanuelle HUBY, Romane LEMAITRE, Sophie MALBAUT-MANAS, Alice MUNCK-BARRAUD, Rahima NATO-KALFANE, Marie-Laure NIBOYET, Helen O'NEIL, Paula PELTZMAN, Julie PIERROT-BLONDEAU, Isabelle REIN-LESCASTÉREYRES, Charlotte ROBBE, Anne-Laure SARDABY, Clara SCHLEMMER et Agathe WEHBE



TRANSPORTS AÉRIENS

Retard ou annulation de vol : quel juge saisir en cas d'une demande en réparation fondée sur le règlement (CE) n° 261/2004 et la convention de Montréal ? ³⁶⁷⁹⁹

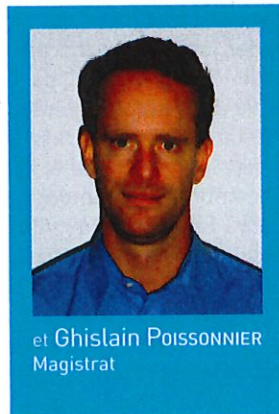
L'essentiel

Les demandes d'indemnisation présentées par des passagers victimes d'un retard ou d'une annulation de vol sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 et de la convention de Montréal relevant de deux logiques différentes, la détermination de la juridiction territorialement compétente pour connaître de ces demandes doit s'apprécier selon les règles fixées par ces deux textes. En outre, la convention de Montréal permet à la fois de déterminer la juridiction étatique compétente et la compétence territoriale entre les juridictions de l'État compétent.

CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, Adriano Guaitoli et a. / EasyJet Airline Co. Ltd, M. J.-C. Bonichot, prés. de ch., M. H. Saugmandsgaard Øe, av. gén.



Note par
Pascal DUPONT
Docteur en droit



et Ghislain POISSONNIER
Magistrat

Sept personnes concluent un contrat de transport aérien avec la compagnie britannique EasyJet Airline comportant un vol aller-retour entre Rome Fiumicino (Italie) et Corfou (Grèce). Le vol aller, programmé le 4 août 2015 à 20h20, est tout d'abord retardé puis annulé avant d'être reporté au lendemain. Le vol retour, prévu le 14 août 2015 à 23h25, est retardé d'environ 2h30. Le 28 juin 2016, les requérants, tous domiciliés à Rome, saisissent le tribunal de cette ville afin de voir condamner EasyJet Airline, dont le siège social se situe au Royaume-Uni. Ils demandent le paiement des indemnités visées aux articles 5, 7 et 9 du règlement (CE) n° 261/2004 ⁽¹⁾, ainsi que la réparation des dommages matériels supplémentaires et des préjudices moraux découlant du manquement du transporteur à ses obligations contractuelles. En défense, la compagnie aérienne soulève une exception d'incompétence en raison de l'existence de règles internationales désignant la juridiction territorialement compétente pour trancher un tel litige. Le tribunal s'interroge alors sur sa

compétence territoriale et relève que celle-ci dépend du droit applicable – droit national ou droit de l'Union – et de l'interprétation qu'il convient de faire de celui-ci. Il saisit à titre préjudiciel la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), notamment au regard de trois points. Tout d'abord, le litige relève-t-il exclusivement du règlement (CE) n° 261/2004 ou en tout ou en partie de la convention de Montréal ⁽²⁾ ? Dans la seconde hypothèse, l'article 33 de cette convention régit-il uniquement la répartition de la compétence entre les États ou également la compétence territoriale au sein de l'État dont la compétence est établie ? Enfin, l'application de cet article 33 est-elle exclusive de celle de l'article 5 du règlement (CE) n° 44/2001 ⁽³⁾ ou ces deux dispositions peuvent-elles se cumuler de sorte à déterminer tant la compétence de l'État que celles de ses juridictions ?

En répondant par l'affirmative à deux de ces trois questions – la troisième étant devenue sans objet – la CJUE apporte, dans un arrêt rendu le 7 novembre 2019 ⁽⁴⁾, des précisions intéressantes sur la juridiction territorialement compétente et le droit applicable aux actions en justice des passagers victimes de retard ou d'annulation de vol qui entendent bénéficier des indemnités prévues par le règlement européen (CE) n° 261/2004 et par la convention de Montréal. Ainsi, les demandes d'indemnisation présentées sur ces deux fondements relevant de deux logiques différentes, la détermination de la juridiction compétente doit s'apprécier selon les règles fixées par ces deux textes (I) ; en outre, la convention de Montréal permet

(1) Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 : JOUE n° L 46, 17 févr. 2004, p. 1.

(2) 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 n° 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 : JOUE L 194, 18 juill. 2001, p. 38. Elle est entrée en vigueur, en ce qui concerne l'Union européenne, le 28 juin 2004.

(3) Règl. (CE) n° 44/2001 du Cons., 22 déc. 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale : JO L 12, 16 janv. 2001, p. 1.

(4) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, Adriano Guaitoli et a. / EasyJet Airline Co. Ltd.

à la fois de déterminer la juridiction étatique compétente et la compétence territoriale entre les juridictions de l'État compétent (II).

I. LA DÉTERMINATION DE LA JURIDICTION COMPÉTENTE EN CAS D'UNE ACTION FONDÉE SUR LE RÈGLEMENT (CE) N° 261/2004 ET DE LA CONVENTION DE MONTRÉAL

Victimes d'une annulation de vol à l'aller et d'un retard de vol au retour, les sept requérants sollicitent tant l'indemnisation forfaitaire et le remboursement des frais d'hôtel et de restauration prévus aux articles 5, 7 et 9 du règlement (CE) n° 261/2004 que l'indemnisation dite complémentaire visée à l'article 12 de ce règlement, à savoir la réparation des dommages matériels supplémentaires et du préjudice moral prétendument subis sur le fondement de la convention de Montréal. En d'autres termes, il s'agit ici d'examiner leurs demandes au regard de deux régimes distincts de responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers, l'un fondé sur le règlement (CE) n° 261/2004, l'autre sur la convention de Montréal.

De toute évidence, les requérants satisfont aux conditions fixées par le règlement (CE) n° 261/2004. Leur vol entre Rome Fiumicino et Corfou est « intracommunautaire » au sens de ce texte et porte sur une distance de moins de 1 500 kilomètres. Le vol aller est annulé et reprogrammé le lendemain et le vol retour est par ailleurs retardé. Les requérants disposent donc d'un droit à indemnisation fixé à 250 € pour chacun des deux vols⁽⁵⁾. Ils disposent aussi, pour le vol aller, d'un droit à une prise en charge en matière d'hébergement et de restauration⁽⁶⁾, qui faute d'avoir été respecté par la compagnie aérienne, doit donner lieu à indemnisation. Ils peuvent enfin solliciter une indemnisation complémentaire visant un préjudice spécifique non couvert par l'indemnisation forfaitaire de 250 €⁽⁷⁾. Il s'agit de permettre que l'application des mesures prévues par le règlement puisse être complétée, afin que « les passagers soient indemnisés de la totalité du préjudice qu'ils ont subi en raison du manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles »⁽⁸⁾. Cette indemnisation complémentaire⁽⁹⁾ est rendue possible, soit en vertu du droit national (en général en vertu du Code civil de chaque État), soit en vertu du droit international⁽¹⁰⁾. En l'espèce, les requérants se prévalent de l'article 19 de la convention de Montréal selon lequel « le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises », sauf s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient

raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il lui était impossible de les prendre. Cette disposition n'évoque pas l'annulation d'un vol mais seulement le cas du retard. Cependant, dans la logique de la convention de Montréal, l'annulation de vol, lorsqu'elle aboutit, après réacheminement, aux mêmes conséquences qu'un retard, ouvre certainement un droit à indemnisation.

Mais ici ce n'est pas tant l'étendue des préjudices subis au cours des deux vols (résultant d'une annulation survenue sur le vol aller et d'un retard sur le vol retour) qui est en cause, que la détermination proprement dite de la juridiction ayant compétence pour connaître de l'action des passagers contre la compagnie aérienne, détermination donnant lieu aux questions préjudicielles.

Celles-ci portant sur la compétence de la juridiction saisie – en l'occurrence le tribunal de Rome –, ce sont les dispositions du règlement (CE) n° 1215/2012⁽¹¹⁾, dit *Bruxelles I bis*, qui sont ici applicables *ratione temporis* dans l'affaire et non celles du règlement (CE) n° 44/2001, dit *Bruxelles I*. En effet, l'action dont est saisi le tribunal de Rome a été intentée après le 10 janvier 2015, date mentionnée à l'article 66, paragraphe 1, du règlement *Bruxelles I bis*.

Comment ce règlement fixe-t-il la compétence territoriale des juridictions chargées de trancher le litige civil en question ? Son article 4, paragraphe 1, prévoit que « sous réserve du présent règlement, les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont atraites, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre ». La compagnie EasyJet Airline étant domiciliée au Royaume-Uni, elle peut être, en vertu de cette disposition, assignée devant une juridiction britannique. Cependant, l'article 7, paragraphe 1, du même règlement ajoute qu'« une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre (...) en matière contractuelle, devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande », qui 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 ». Ainsi, en vertu du règlement *Bruxelles I bis*, et dans la mesure où l'exécution du contrat de transport aérien devait se faire à Rome Fiumicino et à Corfou, les requérants peuvent assigner la compagnie aérienne britannique au choix soit devant le tribunal compétent pour Rome Fiumicino – en l'occurrence le tribunal de Civitavecchia –, soit devant celui compétent pour Corfou.

Dans cette affaire, la CJUE rappelle logiquement que, dans la mesure où les droits fondés respectivement sur les dispositions du règlement (CE) 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 (CE) n° 261/2004, ces dernières devant

(5) Règl. (CE) n° 261/2004, art. 5, § 1 a) et b) et art. 7, a).

(6) Règl. (CE) n° 261/2004, art. 9.

(7) Règl. (CE) n° 261/2004, art. 12.

(8) CJUE, 13 oct. 2011, n° C-83/10, *Aurora Sousa Rodriguez et a. / Air France SA*, pt 38 ; D. 2011, p. 2591, obs. Delpech X. ; D. 2012, p. 475, note Poissonnier G. ; RTD eur. 2012, p. 531, obs. Grard L. ; RTD eur. 2012, p. 666, obs. Aubert de Vincelles C.

(9) Peuvent être indemnisés à ce titre et de manière individualisée les éventuels préjudices corporel, matériel et moral du passager, victime d'un vol annulé ou retardé.

(10) CJUE, 10 janv. 2006, n° C-344/04, *IATA et ELFAA*, pt 47 ; D. 2006, p. 362, point de vue Clergerie J.-L. ; *AJDA* 2006, p. 247, chron. Broussy E., Donnat F. et Lambert C. ; v. aussi en ce sens, CJUE, 13 oct. 2011, n° C-83/10, pt 39 ; CJUE, 23 oct. 2012, n° C-581/10 et C-629/10, pt 58.

(11) Règl. (UE) n° 1215/2012 du PE et du Cons., 12 déc. 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale : JOUE L 351, 20 déc. 2012, p. 1.

être examinées au regard du règlement *Bruxelles I bis* ⁽¹²⁾. Elle a déjà statué en ce sens, estimant que les règles de compétence territoriale pour un litige de cette nature devaient être régies par les dispositions du règlement *Bruxelles I* alors applicables ⁽¹³⁾.

La CJUE relève ensuite que dans le domaine des transports aériens, la règle de compétence spéciale en matière de fourniture de services, prévue à l'article 7, paragraphe 1, du règlement *Bruxelles I bis*, 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 ⁽¹⁴⁾. Là encore, la solution n'est pas nouvelle ⁽¹⁵⁾.

Ainsi, en l'espèce, s'agissant des demandes fondées sur le règlement (CE) n° 261/2004, le tribunal de Civitavecchia ⁽¹⁶⁾, sur le ressort duquel se trouve l'aéroport de Rome Fiumicino (lieu de départ du vol aller et lieu d'arrivée du vol retour), pourrait bien être compétent pour trancher le litige opposant les requérants à la compagnie EasyJet Airline. Le règlement *Bruxelles I bis* ne permettant pas de retenir le critère du domicile du demandeur pour les contrats de transport aérien ⁽¹⁷⁾, le tribunal de Rome devra sans doute se déclarer incompétent pour les demandes fondées sur le règlement (CE) n° 261/2004.

La CJUE ajoute enfin que, s'agissant des prétentions fondées sur les stipulations de la convention de Montréal, notamment sur l'article 19 de celle-ci qui est relatif à la réparation des dommages causés par le retard d'un vol, le tribunal de Rome doit déterminer sa compétence pour statuer sur cette partie de l'action au regard de l'article 33 de ladite convention ⁽¹⁸⁾.

En conséquence et selon la Cour, le règlement *Bruxelles I bis* ⁽¹⁹⁾ et 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 (CE) n° 261/2004 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 » ⁽²⁰⁾.

Cette décision, qui traite d'un point essentiel du contentieux des passagers aériens confrontés à la complexité des règles en matière de détermination de la juridiction compétente en cas de cumul des actions en indemnisation prévues par le règlement (CE) n° 261/2004 et la convention de Montréal, a pour elle le mérite de la clarté. Elle rappelle l'autonomie du premier par rapport à la seconde en ce qu'il consacre des droits d'indemnisation différents. C'est à notre connaissance la première fois que le juge européen se prononce aussi nettement sur cette question. En France, la Cour de cassation a déjà eu l'occasion de préciser que lorsque la demande d'indemnisation est fondée uniquement sur le règlement (CE) n° 261/2004, le juge territorialement compétent pour trancher les litiges relatifs aux droits des passagers n'est pas déterminé en fonction de règles établies par la convention de Montréal mais par le droit de l'Union européenne ⁽²¹⁾.

II. LA CONVENTION DE MONTRÉAL PERMET DE DÉTERMINER À LA FOIS LA RÉPARTITION DE LA COMPÉTENCE ÉTATIQUE QUE LA COMPÉTENCE TERRITORIALE INTERNE

La deuxième question préjudicielle posée à la CJUE est étroitement liée à la première et concerne l'interprétation des règles de compétence territoriale que fixe la convention de Montréal pour une demande d'indemnisation fondée sur ce texte et non sur le règlement (CE) n° 261/2004. Sur ce point, il convient de relever que la CJUE est bien compétente pour interpréter les dispositions de la convention de Montréal, celles-ci étant en vigueur dans l'ordre juridique européen ⁽²²⁾.

Une action en indemnisation exercée sur le fondement de cette convention est fondamentalement différente de celle d'une action visant à obtenir l'indemnisation forfaitaire et standardisée du règlement européen. En effet, l'indemnisation du passager sur le fondement de la responsabilité du transporteur aérien prévue par l'article 19 de la convention de Montréal exige une appréciation au cas par cas de l'ampleur des dommages causés et ne peut, en conséquence, que faire l'objet d'une indemnisation *a posteriori* et individualisée ⁽²³⁾. Elle peut cependant, comme en l'espèce, se combiner avec une action en indemnisation sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004.

S'agissant du juge territorialement compétent pour trancher un litige de cette nature, la convention de Montréal prévoit que « 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,

(12) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 34 ; v. aussi en ce sens, Cachard O., *Le transport international aérien de passagers*, 2015, Académie de droit de La Haye, n° 137, p. 123.

(13) V. en ce sens, CJUE, 10 mars 2016, n° C-94/14, *Flight Refund*, pt 46 : D. 2016, p. 662.

(14) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 42.

(15) V. en ce sens, CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder*, pts 43 et 47 : RTD com. 2009, p. 825, obs. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast A. – CJUE, 11 juill. 2018, n° C-88/17, *Zurich Insurance et Metso Minerals*, pt 18 : RTD com. 2019, p. 253, obs. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast A.

(16) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 27.

(17) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 41. L'article 17 du règlement *Bruxelles I bis* prévoit des règles de compétence propres aux contrats conclus par des consommateurs. Toutefois, il faut rappeler que ces règles ne s'appliquent pas aux contrats de transport autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement : CJUE, 11 avr. 2019, n° C-464/18, *Ryanair*, pt 28 : RTD com. 2019, p. 787, obs. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast A.

(18) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 43.

(19) Not., ses art. 7, § 1, 67 et 71, § 1.

(20) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 57.

(21) Cass. 1^{re} civ., 25 mars 2015, n° 13-24431 ; Cass. 1^{re} civ., 22 févr. 2017, n° 15-27809 ; Cass. 1^{re} civ., 22 févr. 2017, n° 16-11509 ; Cass. 1^{re} civ., 22 févr. 2017, n° 16-12408 : JCP E 2017, 1266, note Dupont P. et Poissonnier G.

(22) CJUE, 6 mai 2010, n° C-63/09, *Wälz*, pt 20 : D. 2010, p. 1762, note Tosi J.-P. ; JT 2010, p. 10, obs. X. D. ; RTD eur. 2011, p. 217, chron. Gard L. ; Rev. dr. transp. 2010, comm n° 159, obs. Gard L. ; LPA 6 janv. 2011, p. 13, note. Poissonnier G. et Osseland P.

(23) CJUE, 10 janv. 2006, n° C-344/04, *IATA et ELEFAA* ; CJUE, 10 juill. 2008, n° C-173/07, *Emirates Airlines* ; CJUE, 22 déc. 2008, n° C-549/07, *Wallentin Hermann*.

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 » (art. 33, § 1) ⁽²⁴⁾.

En l'espèce, le tribunal de Rome, s'appuyant sur une décision de la Cour de cassation italienne, s'interrogeait sur le point de savoir si l'application de cet article pouvait être invoquée pour déterminer la juridiction territorialement compétente au sein de l'État partie concerné, à savoir en Italie.

La CJUE relève que l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal 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* ⁽²⁵⁾. Elle en déduit que cet article « 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 » ⁽²⁶⁾.

Le passager qui agit en indemnisation sur le fondement de la convention de Montréal est tenu de s'adresser au juge territorialement compétent, tel qu'il est désigné en vertu des règles de compétence fixées par la convention. Il est donc contraint de saisir le tribunal soit du domicile du transporteur (de son siège principal ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu), soit celui du lieu de destination. Par lieu de destination, il faut entendre ici la destination finale du vol, ce qui semble exclure le lieu de départ. Dans le cadre d'un billet prévoyant un vol aller et un vol retour, chaque vol est clairement distinct et peut donner à indemnisation en fonction du préjudice subi.

Rapporté aux faits de l'espèce, cela revient à admettre la compétence territoriale soit d'un tribunal britannique (qui reste à déterminer en fonction du lieu du siège de la compagnie EasyJet Airline), soit d'un tribunal grec pour le vol aller (Corfou étant la destination finale), soit d'un tribunal italien pour le vol retour (Rome Fiumicino étant la destination finale). En vertu de ce dernier critère, c'est le tribunal de Civitavecchia qui serait compétent et non celui de Rome, l'aéroport d'arrivée du vol retour (tout comme celui du départ du vol aller) étant situé sur le ressort du

tribunal de Civitavecchia ⁽²⁷⁾. La question de savoir si le tribunal de Civitavecchia pourrait être compétent pour trancher le litige portant sur le vol aller – qui a été annulé – se pose. Cela semble nécessiter de démontrer un lien juridique avec le vol retour, ce qui pourrait être débattu. En effet, si le contrat est commun (le billet d'avion), les faits susceptibles de donner lieu à préjudice – vol aller et vol retour –, et donc à indemnisation, sont bien distincts. Les requérants pourraient enfin obtenir la désignation du tribunal italien pour l'ensemble du litige, mais à la condition d'établir la présence d'un établissement secondaire de la compagnie EasyJet Airline à Rome ou près de l'aéroport.

Nul doute que ces points seront certainement évoqués devant la juridiction romaine, la solution issue de l'arrêt de la CJUE laissant la voie ouverte au choix entre plusieurs juridictions territorialement compétentes en fonction de la nature de la demande en indemnisation.

Si une telle solution répond à une logique juridique incontestable, elle n'est pas totalement satisfaisante du point de vue de la bonne administration de la justice et de la protection des droits des passagers qui est au cœur du règlement (CE) n° 261/2004. En effet, elle est de nature à générer un risque de dispersion du contentieux de l'indemnisation des passagers entre des juridictions différentes par suite de l'exercice d'actions en indemnisation se rattachant à deux régimes de responsabilité différents avec des règles de compétence distinctes. On peut le redouter, même si on relèvera avec l'avocat général ⁽²⁸⁾ qu'il existe deux critères de compétence judiciaire qui sont communs au règlement (UE) n° 1215/2012 et à la convention de Montréal, à savoir non seulement le lieu du domicile du défendeur, mais aussi le lieu de destination du vol, critères entre lesquels les passagers peuvent librement choisir, lorsqu'ils assignent un transporteur aérien, de façon à permettre que tous les chefs de leur demande soient traités par une seule et même juridiction. Entre ces options de compétence, il y a fort à parier que ce soit celle du lieu du domicile du défendeur qui soit la plus pratique pour le passager lésé, mais à la condition que la compagnie aérienne dispose bien d'un établissement au sein de l'État où réside le passager. Il n'en demeure pas moins que le droit européen issu du règlement *Bruxelles I bis* est plus protecteur du passager puisqu'il prévoit également la possibilité pour le passager lésé de saisir la juridiction du lieu de départ.

(24) La convention de Montréal prévoit aussi la compétence du tribunal où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident (art. 33, § 2) mais uniquement en cas de mort ou de lésion corporelle, ce qui exclut le cas du retard ou de l'annulation.

(25) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 50.

(26) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 57.

(27) CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, pt 27.

(28) Conclusions présentées le 20 juin 2019, sous CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, par H. Saugmandsgaard Øe, pt 51.