



Transport aérien : deux fondements indemnitaires = deux règles de compétences juridictionnelles

Commentaire d'arrêt publié le 12/02/2020, vu 3216 fois, Auteur : [Maître Valérie Augros](#)

Application distributive des règles de compétences territoriales selon le fondement de la demande indemnitaires portée par le passager aérien.

La cour de justice de l'union européenne (CJUE) a déjà eu l'occasion de préciser quels étaient les foras compétents territorialement pour statuer sur des demandes d'indemnisation formulées par des passagers aériens lorsque ces demandes étaient fondées sur le règlement CE n°261/2004 du 11 février 2004 (voir notamment notre billet : <https://www.legavox.fr/blog/maitre-valerie-augros/competence-juridictionnelle-passagers-aeriens-recours-22859.htm>). La CJUE avait alors estimé qu'il fallait se référer aux dispositions contenues dans le règlement n°44/2001 (maintenant règlement n°1215/2012) pour déterminer la juridiction compétente territorialement.

Néanmoins, le règlement n°261/2004 (art. 12) permet également au passager aérien de réclamer une indemnisation complémentaire à l'indemnité forfaitaire. Il doit en ce cas viser le texte correspondant pour obtenir une telle indemnisation complémentaire. Dans la pratique, il s'agira le plus souvent de la convention de Montréal. Or, cette convention prévoit elle aussi des règles - très strictes - de détermination du for.

Quel sera alors le tribunal compétent lorsqu'un passager aérien sollicite une indemnisation relative à un même vol mais fondée sur deux instruments juridiques distincts ? C'est la question qu'a dû récemment trancher la cour (**CJUE, aff. C-213/18, 7 novembre 2019, AG e.a. c/ Easyjet Airline Co. Ltd**).

En l'espèce, des passagers avaient acheté des billets aller-retour Rome-Corfou. Le vol aller a été retardé puis annulé sans que la compagnie ne leur offre une quelconque assistance. Ils ont assigné la compagnie pour réclamer l'indemnité forfaitaire au titre du règlement CE n°261/2004 mais aussi une indemnisation complémentaire fondée sur la convention de Montréal. La compagnie a soulevé notamment une exception d'incompétence territoriale du tribunal de Rome saisi par les passagers, en invoquant la convention de Montréal.

La Cour de Justice estime tout d'abord 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 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 de demande, au regard de l'article 33 de ladite convention.

Il y a donc une application distributive des règles entre ces deux instruments.

Ensuite, s'agissant de l'article 33 §1 de la convention de Montréal, elle précise qu'il 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.

=> Une telle application distributive des règles de compétences territoriales pourra mener, dans certaines circonstances, à ce que des fors distincts soient finalement compétents pour entendre les demandes indemnitaires des passagers.

V.A.