

Affaire C-642/23

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

26 octobre 2023

Juridiction de renvoi :

Landgericht Düsseldorf (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

16 octobre 2023

Partie demanderesse :

Flightright GmbH

Partie défenderesse :

Etihad Airways P.J.S.C.

Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne)

Ordonnance

Dans l'affaire
Flightright GmbH contre Etihad Airways P.J.S.C.,

la 22^e chambre civile du Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne) a,

le 16 octobre 2023,

[OMISSIS]

rendu une ordonnance dont le dispositif est le suivant :

il est sursis à statuer.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, conformément à l'article 267, premier alinéa, sous b), et à l'article 267, troisième alinéa, TFUE, des questions d'interprétation du droit de l'Union suivantes :

1.

L'article 8, paragraphe 1, sous a), lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 3, 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), doit-il être interprété en ce sens qu'il y a un accord signé efficace du passager pour le remboursement du billet sous la forme de bons de voyage et de crédits, lorsque ledit passager a lui-même créé, sur le site internet de la compagnie aérienne, un compte client électronique sur lequel ces bons de voyage et crédits doivent être transférés, sans avoir toutefois confirmé son accord pour ce type de remboursement par une signature manuscrite ?

2.

Si la première question préjudicielle reçoit une réponse affirmative : le passager peut-il révoquer l'accord qu'il avait initialement délivré de manière efficace pour le remboursement du billet sous forme de bons de voyage et de crédits, et de nouveau demander que celui-ci soit effectué par voie de paiement en numéraire, lorsque, par la suite, la compagnie aérienne ne crédite pas le compte client des bons de voyage et des crédits promis ?

Moyens :

I.

La cédante disposait d'une réservation confirmée pour un vol que devait assurer la défenderesse, à savoir le vol du 7 septembre 2020 au départ de Düsseldorf et à destination de Brisbane – Queensland, avec une correspondance à Abou Dhabi (vols EY24 puis EY484). La réservation portait sur un billet « à retour ouvert » (la date du vol retour n'était pas fixée). Le vol n° EY24 que devait assurer la défenderesse a toutefois été annulé. Le prix total payé pour le vol aller et retour s'élevait à 1 189,00 euros par passager. La cédante a versé cette somme à l'organisateur de voyages « free4Travel ».

Celui-ci ayant déclaré faillite en juillet 2020 sans avoir remboursé le billet, le père de la cédante s'est adressé, au nom de cette dernière, à la défenderesse. Celle-ci a proposé de procéder à une modification formelle de la réservation, de manière à créer un nouveau code de réservation IATA. Le père de la cédante a accepté cette proposition. Il s'est ensuite une nouvelle fois entretenu au téléphone avec un agent du service d'assistance de la défenderesse et a obtenu la confirmation que les voyageurs seraient crédités de « miles de vol » à faire valoir sur un vol Etihad, d'une valeur correspondant à celle du paiement effectué (et d'une durée de validité de deux ans), de miles de vol supplémentaires d'une valeur de 400 dollars ainsi que de 5 000 miles « Etihad Guest » additionnels. Pour cela, chacun des voyageurs devait créer un compte de crédit Etihad, ce qui a été fait. La personne

qui voyageait avec la cédante a ensuite été créditée des paiements promis : la cédante, en revanche, ne l'a pas été.

Par une lettre du 16 mars 2021, la demanderesse a informé la défenderesse, au nom du père de la cédante et de la personne qui voyageait avec cette dernière au titre de la même réservation, en indiquant le code de réservation, que celles-ci exerçaient le droit d'option que leur conférait l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, et a réclamé le remboursement intégral du billet, dans un délai de sept jours, pour l'ensemble des parties du voyage non effectuées.

Par une lettre du 13 août 2021, la cédante a indiqué « à toutes fins utiles » qu'elle « [souhaitait] être remboursée conformément à l'article 8, paragraphe 1, sous a), premier tiret, du règlement no 261/2004 » et qu'elle cédait « de nouveau [ses] droits à remboursement à la société Flightright GmbH » (la demanderesse dans la présente affaire).

La demanderesse sollicite ici, en vertu du droit qui lui a été cédé, le remboursement de l'intégralité du prix du billet.

La défenderesse remet en cause la qualité pour agir de la demanderesse.

L'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne) a rejeté le recours au motif que la demanderesse pouvait tout au plus exiger d'être indemnisée des coûts liés au vol aller, une indemnisation qu'elle n'avait toutefois pas chiffrée, même après y avoir été invitée par l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf).

La demanderesse a interjeté appel de ce jugement de première instance dans le respect des règles de forme et des délais.

Elle demande désormais en appel que le jugement de l'Amtsgericht de Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) du 29 avril 2022 [OMISSIS] soit modifié et que la défenderesse soit condamnée à verser à la demanderesse la somme de 1 189,00 € majorée d'intérêts à hauteur de 5 points au-dessus du taux de base à compter du 24 mars 2021.

La défenderesse défend le jugement de première instance.

II.

L'issue du recours dépend des réponses qui seront apportées aux questions qui figurent dans le dispositif.

En particulier :

1.

La demanderesse pourrait avoir droit au remboursement du billet à hauteur de 1 189 euros, conformément à l'article 8, paragraphe 1, sous a), et à l'article 7, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

a) Conformément à l'article 5 et à l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, en cas d'annulation d'un segment de vol, le voyageur a droit, en principe, au remboursement du billet pour les parties du voyage non effectuées. En cas de réservation unique, les « parties du voyage non effectuées » comprennent, comme c'est le cas en l'espèce, aussi bien le vol aller que le vol retour [[OMISSIS] voir également orientations interprétatives de la Commission du 10 juin 2016, C(2016) 3502 final, sous 4.b., et orientations interprétatives de la Commission du 18 mars 2020 – COVID-19, C(2020) 1830 final, sous 3.2. c.)]. La notion de « voyage » telle qu'elle figure dans l'expression « parties du voyage » est plus large que celle de « vol » au sens du règlement n° 261/2004. Il convient d'interpréter la notion de « vol » comme faisant référence, en substance, à une opération de transport aérien qui représente ainsi, d'une certaine manière, une « unité » de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe l'itinéraire correspondant. La notion de « voyage », quant à elle, se rattache à la personne du passager qui choisit sa destination et s'y rend au moyen de vols assurés par des transporteurs aériens. Un voyage, qui comporte normalement les parties « aller » et « retour », est avant tout déterminé par l'objectif personnel et individuel du déplacement (voir arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400 [OMISSIS]). Les « parties du voyage non effectuées » du fait de l'annulation de la première partie du vol aller comprennent donc aussi bien la suite du vol aller que l'intégralité du vol retour [OMISSIS]. Par conséquent, contrairement à ce que pense l'Amtsgericht de Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf), il importe peu que la demanderesse n'ait pas pu chiffrer les coûts liés au vol aller. La prétention qu'elle fait valoir porte sur le remboursement de l'intégralité du billet, d'un montant de 1 189,00 euros en l'occurrence.

b)

On peut toutefois se demander s'il doit être conclu à l'absence d'un tel droit au motif que la cédante, représentée par son père, a déjà auparavant exercé auprès de la défenderesse le droit d'opter pour le remboursement du billet que lui confère l'article 8, paragraphe 1, lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, en acceptant un paiement sous la forme de crédits. Selon le témoin, la voyageuse, après s'être à nouveau entretenue avec la défenderesse, a ouvert un compte de crédit Etihad, lequel devait être crédité de « miles de vol » d'une valeur correspondant à celle du paiement effectué, de miles de vol supplémentaires pour une valeur de 400 dollars ainsi que de 5 000 « miles Etihad Guest » additionnels. Elle a elle-même créé ce compte par voie électronique sur le site internet de la défenderesse. À cet égard, la question qui se pose est celle de savoir si la création par le passager lui-même du compte de crédit Etihad, lequel, conformément aux échanges et à l'accord intervenus entre ledit passager et le transporteur aérien effectif, devait être crédité de « miles de vol » d'une valeur correspondant à celle du paiement effectué, de miles de vol supplémentaires d'une

valeur de 400 dollars ainsi que de 5 000 « miles Etihad Guest » additionnels, doit être considérée comme un « accord signé » du passager au sens de l'article 7, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, dans le cadre d'une interprétation autonome de cette notion en droit de l'Union, ou si l'accord du passager requiert une signature manuscrite, ainsi que l'exige la disposition allemande de l'article 126 du BGB [bürgerliches Gesetzbuch, code civil allemand].

La Cour a certes jugé que l'article 31, paragraphes 2 et 3, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à ce que l'exigence d'une forme écrite soit considérée comme étant remplie lorsqu'un agent du transporteur aérien met, au su du passager, la déclaration d'avarie en forme écrite soit sur support papier, soit par voie électronique, en l'introduisant dans le système informatique de ce transporteur, pour autant que ce passager vérifie l'exactitude du texte de la protestation, telle que mise en forme écrite et introduite dans ce système et, le cas échéant, la modifie ou la complète, voire la remplace, avant que n'expire le délai prévu à l'article 31, paragraphe 2, de cette convention (arrêt du 12 avril 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, point 47). Il n'est donc pas exigé de signature manuscrite. La question de savoir si cette interprétation large peut être transposée au règlement n° 261/2004 n'a pas encore été tranchée.

2.

Si la Cour répond à la première question en ce sens que « l'accord signé » ne requiert pas de signature manuscrite du passager, mais que l'ouverture, par le passager lui-même, d'un compte utilisateur aux fins de la réception des crédits suffit, la question se pose alors également de savoir si le passager peut révoquer l'option qu'il a exercée, et de nouveau réclamer le remboursement du billet en numéraire, lorsque le transporteur aérien effectif ne crédite pas son compte malgré l'accord conclu en ce sens.

Cette question n'a pas non plus été tranchée (de manière définitive) à ce jour par les juridictions de l'Union, de sorte qu'il était nécessaire de la soumettre à la Cour dans le cadre d'une procédure préjudicielle.

III.

[OMISSIS]