

# Version anonymisée

C-522/22 – 1

---

Affaire C-522/22

## Demande de décision préjudicielle

**Date de dépôt :**

4 août 2022

**Juridiction de céans :**

Landgericht Frankfurt am Main (Allemagne)

**Date de la décision de renvoi :**

17 juin 2022

**Partie demanderesse :**

GE

**Partie défenderesse :**

British Airways Plc

---

Landgericht Frankfurt am Main [OMISSIS]

[OMISSIS]

### Ordonnance

**Dans le litige opposant**

GE, [OMISSIS] Berlin

Partie requérante

[OMISSIS]

à

British Airways Plc [OMISSIS], [OMISSIS] Francfort-sur-le-Main

Partie défenderesse

[OMISSIS]

la 24<sup>e</sup> chambre civile du Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne)

**a rendu la décision suivante :**

**I. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie à titre préjudiciel des questions suivantes, relatives à l'interprétation du droit de l'Union, en vertu de l'article 267, deuxième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, tel que modifié en dernier lieu par l'article 2 de la décision n° 2012/419/UE du 11 juillet 2012 (JO 2012, L 204, p. 131) : [Or. 2]**

**1) Les dispositions combinées de l'article 8, paragraphe 1, sous a), et de 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 (règlement relatif aux droits des passagers aériens [J 2004, L 46, p. 1]) doivent-elles être interprétées en ce sens qu'un passager qui a payé un vol en partie avec des « miles de grand voyageur » (Vielfliegermeilen) peut, dans cette mesure, exiger du transporteur aérien effectif, qui n'est pas son cocontractant, un remboursement (uniquement) en miles ?**

**2) Dans l'hypothèse où la Cour répondrait par l'affirmative à la première question :**

**Le règlement n° 261/2004 fait-il obstacle à une réglementation nationale selon laquelle, en cas d'inexécution du remboursement sous forme de miles, en violation de l'obligation correspondante fondée sur l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, il est possible pour le passager de demander des dommages et intérêts au transporteur aérien effectif à la place de cette prestation, ou bien le passager est-il lié par sa demande initiale de remboursement sous forme de miles ?**

**3) Dans l'hypothèse où la Cour répondrait par la négative à la première question :**

**Les dispositions combinées de l'article 8, paragraphe 1, sous a), et de l'article 7, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, doivent-elles être interprétées en ce sens que, lorsque le passager peut également demander ou obtenir un remboursement en argent, ce passager peut obtenir, au titre du remboursement du billet (...) au prix auquel il a été acheté, de la part du transporteur aérien effectif, réparation de la**

**somme d'argent qui rendrait possible ou qui aurait rendu possible pour lui, sans utiliser des miles, un réacheminement vers sa destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou à une date ultérieure, à la convenance du passager, sous réserve de la disponibilité de sièges ? [Or. 3]**

## **II. Il est sursis à statuer.**

### **Motifs**

#### **I**

Les faits à l'origine du litige sont les suivants :

Le 27 décembre 2020, le requérant a réservé des vols de Francfort-sur-le-Main à Chicago (États-Unis d'Amérique), via Londres, auprès du transporteur aérien Iberia [OMISSIS], dans le cadre d'une réservation unique. La défenderesse devait assurer aussi bien le vol BA901 de Francfort-sur-le-Main à Londres le 4 mars 2021 en classe affaires, que le vol suivant BA295 de Londres à Chicago le même jour en première classe.

Pour le paiement des vols à Iberia, le requérant a utilisé 75 750 miles du programme de fidélisation de Iberia (les « avios »), issus de sa carte « grand voyageur » (Vielflieger), et il a fourni un paiement complémentaire de 363,90 euros. Les « avios » avaient été crédités au requérant en raison de son adhésion au programme de fidélisation du transporteur aérien et de ses réservations de vols antérieures auprès d'Iberia dans ce cadre. [OMISSIS] S'il avait réservé les vols en argent, il aurait dû payer 8 677,90 euros. Les vols concernés étaient disponibles à ce prix.

Le 18 janvier 2021, la défenderesse a annulé les vols. Par courrier électronique du 18 janvier 2021, le demandeur a demandé à la défenderesse le remboursement des miles utilisés et du paiement complémentaire en fixant un délai au 26 janvier 2021. [OMISSIS] Le 26 janvier 2021, la défenderesse a refusé de rembourser le requérant et l'a renvoyé à Iberia. Le 28 janvier 2021, [OMISSIS] le demandeur a dorénavant demandé le paiement de la somme de 8 677,90 euros à la défenderesse. Le 5 février 2021, la défenderesse a une fois de plus refusé le paiement. Le requérant a alors déposé un recours contre la défenderesse, visant notamment au paiement de la somme de 8 677,90 euros.

#### **II**

Selon la juridiction de céans, il est pertinent pour la solution du litige de savoir comment les dispositions combinées de l'article 8, paragraphe 1, sous a), et de l'article 7, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doivent être interprétées, puisqu'il est admis que le demandeur dispose sur le fond d'un droit à l'encontre de la défenderesse, fondé sur l'article 8, paragraphe 1, sous a), de ce règlement, **[Or. 4]** après que la défenderesse, en tant que transporteur aérien effectif, a annulé

le[s] vol[s] que le demandeur avait réservé[s] en une seule fois et qui relève[nt] du champ d'application du règlement n° 261/2004 en vertu de son l'article 3, [paragraphe 1], sous a).

- 1) Par sa **première question**, la juridiction de céans demande donc comment les dispositions combinées de l'article 8, paragraphe 1, sous a), et de l'article 7, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doivent être interprétées en cas de paiement des billets d'avion (y compris) avec des miles de grand voyageur. Cette interprétation est nécessaire pour permettre à cette juridiction de déterminer si, en vertu du règlement n° 261/2004, le requérant a droit au remboursement en miles de grand voyageur ou en argent.

En vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004, les passagers peuvent, en cas d'annulation au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous a), de ce règlement par le transporteur aérien effectif – comme en l'espèce – d'un vol relevant de ce règlement en vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du dudit règlement – comme en l'espèce –, choisir entre le réacheminement vers leur destination finale ou le réacheminement vers l'aéroport de départ et, conformément à l'article 3, paragraphe 1, sous a), premier tiret, du même règlement, le remboursement du billet dans un délai de sept jours, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, au prix auquel il a été acheté (...).

Selon la juridiction de céans, compte tenu du libellé, de l'économie et de l'esprit et de la finalité du règlement n° 261/2004, celui-ci n'est pas univoque et il n'a pas encore été statué sur le point de savoir si le passager, en l'occurrence le requérant, peut, voire doit, demander au transporteur aérien effectif, qui n'est pas son cocontractant, un remboursement en miles de grand voyageur lorsqu'il a « payé » un vol avec ces miles.

Le libellé de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 semble tout d'abord indiquer que le remboursement de vols réservés en utilisant des miles de grand voyageur doit toujours être effectué en argent, lorsqu'il est fait référence au coût du billet (Flugscheinkosten) et à un *prix* (Preis) auquel le billet a été *acheté*. Ce règlement prévoit, cependant, en tout état de cause, en tant que règle générale, le paiement en argent des billets au sens de son article 2, point f), ce qui ressort également du considérant 13 [Or. 5] dudit règlement. En outre, la notion de prix et de coût du billet pourrait également être comprise dans un sens plus large en tant que contrepartie, lorsque, justement, il est fait référence au billet en tant que document, dans lequel, en l'espèce, les « avios » sont également mentionnés. L'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 renvoie aussi à l'article 7, paragraphe 3, de ce règlement, qui régit les modalités de paiement de l'indemnisation après une annulation de vol, un retard important à l'arrivée ou un refus d'embarquement. Cette disposition prévoit que les indemnisations sont en principe payées en espèces, par virement ou par chèque. Le passager peut toutefois, par « accord signé », demander

également un remboursement sous forme de bons de voyage ou d'« autres services ». Selon la juridiction de céans, la notion d'« autres services » englobe ainsi également les miles de grand voyageur. Selon la juridiction de céans, du point de vue de l'économie du texte, la référence à l'article 7, paragraphe 3 du règlement n° 261/2004 plaide en faveur de la possibilité, voire de l'obligation (prioritaire), du passager de demander un remboursement en miles uniquement, lorsque le vol a été « payé » de cette façon. Cela correspondrait à l'objectif du remboursement, que poursuit l'article 8, paragraphe 1, sous a), de ce règlement. Le fait que les programmes de fidélisation de la clientèle dans le cadre desquels des miles de grand voyageur sont distribués ne sont pas étrangers audit règlement et que celui-ci s'applique justement aux billets achetés de cette façon ressort en outre de son article 3, paragraphe 3, deuxième phrase. Cela plaide également en faveur d'une possibilité de remboursement en miles. Enfin, l'interprétation peut, en l'espèce, également se fonder sur les considérants 1 et 4 du règlement n° 261/2004. D'après ces considérants, le règlement n° 261/2004 vise à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Si, en conséquence, le passager opte pour un remboursement en miles, comme cela est le cas en l'espèce, le transporteur aérien effectif devrait être tenu de respecter ce choix.

Cette interprétation soulève enfin toutefois des doutes, car le niveau élevé de protection, combiné au libellé de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, pourrait également plaider en faveur d'un remboursement en argent, précisément lorsqu'un passager s'adresse au transporteur aérien effectif avec lequel il n'a, en tout état de cause, aucun lien contractuel. Cela pourrait plaider en ce sens que le transporteur aérien effectif est toujours tenu de procéder à un remboursement en argent (en ce sens par exemple : Oberlandesgericht Köln [tribunal régional supérieur de Cologne, Allemagne], ordonnance du 26 juillet 2017, 17 U 69/15 [OMISSIS]). En 2017, l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne) susmentionné avait posé une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne par une ordonnance de renvoi du [Or. 6] 26 juillet 2017, laquelle a ensuite [fait l'objet d'un désistement].

- 2) S'il découlait de l'interprétation de la Cour que le passager peut ainsi obtenir du transporteur aérien effectif un remboursement en miles de grand voyageur, voire qu'il est obligé de demander un remboursement (uniquement) en miles de grand voyageur lorsqu'il a acheté le billet auprès de son cocontractant en payant de cette façon, la juridiction de céans estime que se pose alors la **deuxième question** connexe et pertinente pour la solution du litige, raison pour laquelle elle a été formulée, portant sur le point de savoir si le règlement n° 261/2004 fait obstacle à une réglementation nationale selon laquelle un créancier, en l'espèce un passager, peut, en raison de l'inexécution d'une obligation découlant d'un contrat ou d'une disposition législative, en l'espèce le règlement n° 261/2004, exiger des dommages et intérêts à la place de la prestation non

exécutée (dispositions combinées de l'article 280, paragraphes 1 et 3, et des articles 281 et 283 du Bürgerliches Gesetzbuch [code civil ; ci-après le « BGB »]), indépendamment de la question de savoir si l'exécution est impossible pour le transporteur aérien effectif, ce que prétend la défenderesse, ou si le transporteur aérien effectif ne procède pas au remboursement en miles de grand voyageur malgré une mise en demeure en ce sens.

Tout d'abord, la constatation que le règlement n° 261/2004 vise seulement à établir des droits minimums dans son champ d'application (arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652 [OMISSIS]), qu'il constitue une réglementation autonome et qu'il n'exclut pas les réglementations nationales plaide, à cet égard, à l'encontre du fait que le règlement n° 261/2004 produise un effet de blocage vis-à-vis du droit national. Le considérant 22 permet également explicitement les procédures nationales, parallèlement à la désignation d'un organisme approprié chargé de faire appliquer les droits [conférés par le règlement]. L'article 12, paragraphe 1, première phrase, du règlement n° 261/2004, selon lequel le règlement s'applique sans préjudice d'un droit à l'indemnisation complémentaire, plaide également en ce sens (également en ce sens Bundesgerichtshof [Cour fédérale de justice, Allemagne], arrêt du 25 mars 2010, Xa ZR 96/09).

Si le règlement n° 261/2004 produisait un effet de blocage vis-à-vis du droit national, le recours devrait être rejeté en l'espèce. Dans le cas contraire, il conviendrait d'évaluer, conformément au droit national de la responsabilité, le préjudice subi par le passager du fait de l'inexécution du remboursement en miles de grand voyageur.

- 3) Si en revanche – et contre toute attente – la Cour devait interpréter les dispositions combinées de l'article 8, paragraphe 1, sous a), et de l'article 7, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, et la première question préjudicielle en ce sens [**Or. 7**] que le passager peut toujours, voire doit, demander au transporteur aérien effectif le remboursement du coût du billet en argent, même lorsqu'il a « payé » le vol à son cocontractant en utilisant (pour partie) des miles de grand voyageur, la juridiction de céans estime que – dans ce cas – la **troisième question** se pose, c'est-à-dire celle de savoir comment est calculée la valeur des miles de grand voyageur, et donc le montant du remboursement. La réponse à cette question dépend (à nouveau) de la manière dont il convient d'interpréter les notions de coût du billet (Flugscheinkosten) et de prix (Preis) figurant à l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004.
  - (1) Si l'on suit l'opinion de la défenderesse, il serait possible de fixer une valeur marchande effective pour les miles de grand voyageur et, en conséquence, de déterminer en tant que coût du billet au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 le montant pour lequel le passager serait

en mesure de se procurer à nouveau les miles de grand voyageur partiellement utilisés, pour autant que la possibilité d'acheter des miles de grand voyageur existe.

Selon la juridiction de céans, le fait que, comme dans le cas d'un remboursement du coût du billet en argent lorsqu'il a payé les vols en argent, le passager se trouve en définitive dans la même situation financière qu'avant la réservation du vol (intérêt négatif) plaide pour cette interprétation. Comme nous l'avons expliqué, c'est ce qui constitue l'esprit et la finalité de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, justement par contraste avec les indemnisations.

Cette interprétation aboutirait à ce que, en l'espèce, le requérant se verrait rembourser un montant allant de 1 363,50 euros à 1 416,53 euros pour un éventuel achat d'avios, allégué par la défenderesse, auprès d'Iberia au « prix » d'un avio d'environ 0,018 à 0,0187 euros.

- (2) Par ailleurs, dans le cadre de l'interprétation, il serait possible de fixer la valeur des miles de grand voyageur au moyen d'un raisonnement juridique fondé sur le droit (national) de la responsabilité, au sens des articles 249 et suivants du BGB, au niveau qui aurait été la sienne si le passager avait, sans utiliser de miles de grand voyageur, réservé un réacheminement vers sa destination finale dans des conditions comparables dans les meilleurs délais ou à une date ultérieure, à sa convenance, sous réserve de disponibilité de sièges (intérêt positif). [Or. 8] Dans le cadre du remboursement du billet, le passager se trouverait ainsi placé dans la même situation que si le transporteur aérien effectif n'avait pas annulé le vol.

Toutefois, le fait que l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 n'établit justement pas de droit à des dommages et intérêts complémentaires au remboursement s'oppose à cette interprétation. Il découle de l'esprit et de la finalité de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, au regard du considérant 13 de ce règlement, que le passager doit être remboursé du prix de son vol. Le fait que, justement, le passager n'a explicitement pas choisi le réacheminement au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 et qu'il ne souhaite donc plus être acheminé jusqu'à sa destination finale plaide également en ce sens.

En outre, l'annulation constitue déjà une violation des droits que le passager tire du règlement n° 261/2004 et la Cour a déjà jugé que, dans le cas d'une violation d'une obligation fondée sur l'article 9, paragraphe 1, de ce règlement, le passager aérien a le droit d'obtenir de la part du transporteur aérien effectif, en cas de violation par celui-ci de l'obligation de prise en charge, le remboursement de la somme qu'il a dépensée à la place de ce dernier (arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43). La jurisprudence et la doctrine nationales sont, de surcroît, partagées quant à la

question de savoir si l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 confère directement au passager un droit au remboursement des dépenses exposées pour l'acheminement de substitution ou non.

En l'espèce, cette interprétation conduirait à ce que le demandeur puisse demander à la défenderesse le remboursement de 8 677,90 euros.

- (3) L'on pourrait aussi avancer que les miles de grand voyageur n'ont, somme toute, aucune « valeur ». Au vu du libellé de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, cela pourrait se justifier par le fait que, en cas d'utilisation de miles de grand voyageur mis à sa disposition et « gagnés » du seul fait d'avoir réservé des vols dans le passé, [Or. 9] le passager n'a justement pas du tout payé le prix du billet et ne doit donc pas être remboursé.

À l'encontre de cette position plaide toutefois le fait que – comme cela a été exposé – le législateur de l'Union a justement souhaité l'applicabilité du règlement n° 261/2004 aux situations et aux réservations confirmées ou aux billets qui ont été distribués par le transporteur aérien effectif dans le cadre de programmes de fidélisation (article 3, paragraphe 3, deuxième phrase, du règlement n° 261/2004). Selon la juridiction de céans, le règlement n° 261/2004 précise ainsi que le passager a, en tout état de cause, préalablement apporté une contrepartie à son cocontractant pour les billets obtenus de cette façon.

En l'espèce, cette interprétation conduirait néanmoins à ce que le requérant ne soit remboursé, ou n'obtienne par jugement, qu'un montant de 363,90 euros.

- (4) Pour calculer le remboursement du billet en espèces en cas d'utilisation préalable de miles de grand voyageur, une autre possibilité consisterait à rembourser au passager la somme d'argent dont il aurait besoin pour obtenir à nouveau le nombre de miles de grand voyageur auprès de son cocontractant – en l'espèce Iberia – en réservant des vols. Selon la juridiction de céans, cette interprétation conduirait en fin de compte à une surindemnisation du passager qui ne serait plus conforme à l'esprit et à la finalité de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 et du considérant 13 de ce règlement, de sorte que, par le biais du remboursement, le passager obtiendrait des vols de facto gratuitement, voire des vols supplémentaires aux frais du transporteur aérien effectif.

[OMISSIS]