

Version anonymisée

Traduction

C-335/23 – 1

Affaire C-335/23

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

26 mai 2023

Juridiction de renvoi :

Landgericht Frankfurt am Main (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

23 février 2023

Partie requérante et appelante :

MN

Partie défenderesse et intimée :

Qatar Airways

**Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de
Francfort-sur-le-Main, Allemagne)**

[OMISSIS]

Ordonnance

Dans le litige opposant

MN, [OMISSIS] Gehrden, Allemagne,

partie requérante et appelante

[OMISSIS]

à

Qatar Airways (Q.C.S.C.) [OMISSIS] Francfort-sur-le-Main,

DE

partie défenderesse et intimée

[OMISSIS]

La 24^e chambre civile du Landgericht Frankfurt-am-Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main) a [OMISSIS] **ordonné** :

Il est sursis à statuer.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, conformément à l'article 267 TFUE, des questions suivantes portant sur l'interprétation du droit de l'Union :

- 1) 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 (JO 2004, L 46, p. 1) doit-il être interprété en ce sens qu'un passager voyage gratuitement au sens de l'article 3, paragraphe 3, première alternative, dudit règlement lorsqu'il ne doit payer, au titre du billet d'avion, que des redevances et la taxe sur le transport aérien ?**
- 2) Pour le cas où la première question appelle une réponse négative :**

le règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'il ne s'agit pas d'un tarif (indirectement) accessible au public au sens de l'article 3, paragraphe 3, seconde alternative, dudit règlement lorsque le vol a été réservé dans le cadre d'une opération promotionnelle d'un transporteur aérien, limitée dans le temps et en termes de quantité, qui n'était disponible que pour un groupe professionnel déterminé ?
- 3) Pour le cas où la deuxième question appelle également une réponse négative et où le champ d'application du règlement n° 261/2004 est considéré comme étant ouvert :**
 - a) l'article 8, paragraphe 1, sous c), dudit règlement doit-il être interprété en ce sens qu'il doit y avoir un lien temporel entre le vol initialement réservé et annulé et le réacheminement souhaité à une date ultérieure ?**
 - b) Le cas échéant, de quelle manière conviendrait-il de définir ce lien temporel ?**

Motifs

La requérante réclame un réacheminement au titre de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004.

La requérante disposait d'une réservation payée et confirmée auprès de la défenderesse en tant que transporteur aérien effectif [OMISSIS] sur le vol au départ de Francfort-sur-le-Main à destination de Sydney (Australie) via Doha (Qatar) ainsi que sur les vols de retour correspondants. Le vol aller à destination de Doha devait être effectué le 6 août 2021, avec une correspondance pour Sydney le 7 août 2021. Le vol retour était prévu pour le 22 août 2021 au départ de Sydney et à destination de Doha, et le vol de correspondance à destination de Francfort-sur-le-Main était prévu pour le 23 août 2021. La requérante a réservé les billets d'avion dans le cadre d'une opération promotionnelle d'une durée strictement limitée, organisée par la défenderesse et dénommée « Teacher Promo ». Cette opération promotionnelle ne s'adressait qu'à certains groupes professionnels (notamment les enseignants et les médecins) et était limitée à un certain nombre de billets d'avion (environ 20 000). Conformément à la confirmation de la réservation, le prix du billet payé par la requérante s'élevait à 197,40 euros. Il était composé d'un montant de 0,00 euro au titre du « Ticket Fare » [prix du billet] et d'un montant de 197,40 euros au titre des « Taxes and Carrier imposed Fees » [redevances et taxe sur le transport aérien]. En raison des incidences de la pandémie de coronavirus, les vols litigieux ont été annulés par la défenderesse. En première instance, la requérante a alors demandé à ce que le voyage ait lieu les 24 et 25 juillet 2022 et, en ce qui concerne les vols de retour, les 13 et 14 août 2022. Après avoir modifié sa requête en appel, la requérante demande à présent un réacheminement pour l'été 2023. La défenderesse refuse de le lui accorder.

L'Amtsgericht Frankfurt am Main (tribunal de district de Francfort-sur-le-Main) a rejeté le recours par un jugement du 18 juillet 2022 [OMISSIS]. [Détails de la motivation de l'Amtsgericht (tribunal de district), qui a renvoyé à la jurisprudence de l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne, Allemagne), exposée ci-dessous].

La requérante a formé [OMISSIS] appel [OMISSIS] contre le jugement rendu par l'Amtsgericht (tribunal de district). Elle estime que l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 n'exige pas qu'il y ait un lien temporel entre le voyage initial et le réacheminement. Elle considère que seul le passager peut décider de la date alternative. Selon elle, la seule objection que peut faire valoir la compagnie aérienne est celle du manque de capacités.

La défenderesse conclut au rejet de l'appel et fait valoir que le règlement n° 261/2004 n'est pas applicable en vertu de l'article 3, paragraphe 3, de ce même règlement. Elle indique que la requérante a réservé les billets d'avion dans le cadre d'une opération promotionnelle strictement limitée dans le temps, organisée par la défenderesse et dénommée « Teacher Promo ». Selon elle, la requérante n'a dû payer que des redevances et la taxe sur le transport aérien, ayant ainsi acquis les billets d'avion gratuitement.

En premier lieu, l'issue de l'appel dépend essentiellement du point de savoir si le règlement n° 261/2004 est applicable en l'espèce.

La requérante a acquis le billet d'avion dans le cadre d'une opération promotionnelle organisée par la défenderesse. La requérante n'a dû s'acquitter que des redevances et de la taxe sur le transport aérien, dénommées « Taxes and Carrier imposed Fees » [redevances et taxes sur le transport aérien] dans la confirmation de la réservation, le « Ticket Fare » [prix du billet] s'élevant, quant à lui, à 0,00 euro. Dans ce contexte, la chambre de céans se demande tout d'abord si, dans un tel cas, le passager voyage « gratuitement » au sens de l'article 3, paragraphe 3, première alternative, du règlement n° 261/2004.

En deuxième lieu, en cas de réponse négative à la première question, c'est-à-dire si le passager ne voyage pas gratuitement lorsqu'il ne doit payer que des taxes et des redevances, il importe, afin de statuer sur l'appel, de déterminer si l'opération promotionnelle « Teacher Promo » constitue un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public.

Les vols litigieux ont été réservés dans le cadre de cette opération promotionnelle organisée par la défenderesse, limitée dans le temps et en termes de quantité, qui n'était réservée qu'à (un) certain(s) groupe(s) professionnel(s).

Dans son arrêt du 21 septembre 2021 (X ZR 79/20), le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a jugé qu'un tarif préférentiel accordé par une compagnie aérienne pour les voyages d'affaires d'employés d'une entreprise ayant conclu un accord-cadre à cet effet était accessible au public au sens de l'article 3, paragraphe 3, première phrase, du règlement n° 261/2004. La décision du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) repose sur l'hypothèse selon laquelle un tarif est accessible au public lorsqu'il s'adresse à un nombre indéterminé de personnes qui n'ont pas avec le transporteur aérien un lien particulier dépassant le cadre d'une relation (potentielle) de clientèle. Selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), il n'y a de relation particulière en ce sens que lorsque le tarif préférentiel n'a pas été accordé uniquement à des fins d'augmentation des ventes, de publicité ou de fidélisation, mais en vue d'établir une relation de coopération ou un autre lien de proximité. Il indique que la notion de public s'entend généralement comme d'un nombre indéterminé de personnes qui n'ont pas de lien particulier entre elles. Selon lui, compte tenu de ces critères, un tarif est accessible au public même lorsque tout client potentiel n'a pas la possibilité d'en bénéficier. En réalité, il considère que le point essentiel consiste à savoir si le nombre de personnes concernées peut être déterminé avec suffisamment de précision et si ces personnes sont suffisamment liées entre elles et peuvent être distinguées du public en tant que cercle fermé. En ce qui concerne le tarif d'entreprise, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a jugé qu'il n'y avait pas de lien suffisamment étroit entre les bénéficiaires lorsque les offres n'étaient, certes, pas accessibles à toute personne, mais que, toutefois, le cercle des bénéficiaires n'avait en commun que le fait de remplir les critères prescrits.

Il en va de même en l'espèce. L'opération promotionnelle n'était pas ouverte à tout le monde, mais uniquement à un groupe de personnes ou à un groupe professionnel défini par la défenderesse. La chambre de céans se demande ainsi si la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) doit également s'appliquer en l'espèce, de sorte qu'il s'agit d'un tarif accessible au public, ce qui rend le règlement n° 261/2004 applicable.

En l'occurrence, la chambre de céans considère que l'opération promotionnelle de la défenderesse ne constitue ni un programme de fidélisation ni un programme commercial au sens de l'article 3, paragraphe 3, seconde phrase, du règlement n° 261/2004.

En troisième lieu, en cas de réponse négative aux deux premières questions soulevées ci-dessus, c'est-à-dire si le règlement n° 261/2004 est applicable, il importe, afin de statuer sur l'appel, de déterminer si le réacheminement prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 doit avoir un lien temporel avec le voyage initialement réservé.

Selon la jurisprudence de l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne) (arrêts du 26 février 2021 – 6 U 127/20 et du 6 mai 2022 – 6 U 219/21), en cas d'annulation d'un vol par le transporteur aérien effectif, le passager peut en principe, en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous a), et de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, demander un réacheminement vers sa destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure [par rapport au réacheminement dans les meilleurs délais, voir article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004] à sa convenance, sous réserve de places disponibles. Selon l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne), il résulte de l'interprétation dudit article que si le transfert doit être effectué gratuitement, il doit toutefois également avoir un lien temporel avec le voyage initial. Il considère qu'un « réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables dans les meilleurs délais », formulation employée à l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, implique clairement l'existence d'un lien temporel avec le plan de voyage initial du passager. Selon lui, l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, qui prévoit « un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges », appelle vraisemblablement une interprétation en ce sens. À cet égard, l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne) se fonde sur le sens et la finalité de ladite disposition et fait valoir que le système instauré par le règlement n° 261/2004 ne vise à protéger les passagers qu'au cours du voyage en question. Selon lui, les dispositions du règlement n° 261/2004 ne confèrent pas au passager un droit à un transfert gratuit à sa convenance, sans aucun lien avec le voyage prévu, par exemple sur un vol qui n'est effectué que postérieurement au voyage initialement prévu, à une période pendant laquelle les vols sont particulièrement onéreux. Il considère que l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 confère une sorte de droits à garantie en cas de non-exécution du contrat.

Néanmoins, il estime que l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 consacre, en fin de compte, ex nunc, un droit à la résolution du contrat dans la mesure où celui-ci n'a pas encore été exécuté ou que l'objectif du contrat n'a pas été atteint. Par conséquent, l'article 8, paragraphe 1, sous b) et c), du règlement n° 261/2004 constitue un droit à l'exécution a posteriori, dont le contenu est par nature lié au contrat de transport aérien. Il estime qu'un tel droit est par principe lié au voyage initialement prévu. Le point de savoir si la condition du lien requis à cet égard est respectée est fonction des circonstances du voyage prévu, le droit au transport étant, en règle générale, qualifié de contrat à terme fixe relatif en vertu du droit allemand. En cas de non-respect du délai prévu pour l'exécution de la prestation, il n'est pas impossible d'exécuter la prestation, qui peut l'être ultérieurement, mais le créancier est en droit de demander la résolution du contrat. Le respect du délai prévu pour l'exécution de la prestation est néanmoins à tel point essentiel que le sort du contrat dépend entièrement de l'exécution en temps utile. L'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne) considère que le point de savoir à quel moment une prestation exécutée tardivement (l'arrivée) n'a plus de sens pour le passager et ne constitue plus une exécution, c'est-à-dire à partir de quand cette exécution devient impossible, est fonction du plan de voyage initial du passager. Il estime que rien d'autre ne peut être déduit des orientations interprétatives non contraignantes de la Commission relatives au règlement n° 261/2004 (JO 2016, C 214, p. 5), ni de leur complément dans le contexte de la Covid-19 (JO 2020, C 89 I, p. 1). Selon lui, la Commission ne considère pas clairement que le droit découlant de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 peut encore être invoqué des années plus tard, pour un voyage tout à fait différent.

Dans le cas présent, un réacheminement au titre de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 serait ainsi exclu. Après avoir modifié son recours dans le cadre de la procédure d'appel, la requérante réclame désormais un réacheminement pour l'été 2023. Les vols initiaux devaient cependant être effectués en août 2021. Si l'on se fonde sur la jurisprudence de l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne), il n'y a pas lieu de considérer, compte tenu de la période de temps écoulée, qu'il y a un lien temporel. La chambre de céans estime néanmoins qu'il est douteux que le libellé de la disposition en question puisse être interprété en ce sens qu'il doit exister, en tant que critère non écrit, un lien temporel entre le vol initial et le réacheminement. En tout état de cause, le libellé de cette disposition ne permet pas d'identifier d'éléments susceptibles de soutenir cette affirmation, raison pour laquelle il y a à présent lieu de saisir la Cour de cette question d'interprétation.

[OMISSIS]