

Version anonymisée

Traduction

C-516/23 – 1

Affaire C-516/23

Renvoi préjudiciel

Date de dépôt :

10 août 2023

Juridiction de renvoi :

Landgericht Frankfurt am Main (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

8 août 2023

Parties requérantes :

NW

YS

Partie défenderesse :

Qatar Airways

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

24^e chambre civile

[OMISSIS]

Décision

Dans le litige opposant

1. NW [OMISSIS], 30989 Gehrden [Allemagne]
2. YS [OMISSIS], 30989 Gehrden [Allemagne]

FR

– parties requérantes –

[OMISSIS]

à

Qatar Airways [OMISSIS] 60327 Frankfurt am Main [Allemagne]

– partie défenderesse –

[OMISSIS]

La 24^e chambre civile du Landgericht Frankfurt-am-Main a [OMISSIS] rendu l'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 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 règlement n° 261/2004 est considéré comme ayant vocation à s'appliquer :

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 transport de remplacement souhaité à une date ultérieure ?

b) Le cas échéant, de quelle manière conviendrait-il de définir ce lien temporel ?

Motifs

Les requérants réclament un transport de remplacement * au titre de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil (ci-après, le « règlement n° 261/2004 »).

Les requérants disposaient auprès de la défenderesse, en sa qualité de transporteur aérien effectif, d'une réservation payée et confirmée [OMISSIS] pour des vols au départ de Francfort-sur-le-Main et à destination de Denpasar (Indonésie), avec escale à Doha (Qatar), ainsi que pour les vols de retour correspondants. La réservation a été effectuée le 5 août 2020. La défenderesse a annulé les vols le 13 septembre [2020]. Elle n'a plus assuré de vols à destination de Denpasar jusqu'au printemps 2022. Par courriel du 8 août 2022, les requérants l'ont mise en demeure d'assurer leur transport sur cette même ligne le 20 octobre 2022 (trajet aller) et le 7 novembre 2022 (trajet retour), en lui laissant jusqu'au 18 août 2022 pour prendre ses dispositions. Cette mise en demeure étant restée sans effet, les requérants ont réservé les vols en utilisant les 140 000 miles qu'ils avaient cumulés au titre du « American Airlines Programm » et moyennant la somme de 394,62 euros. Le prix de ces vols sur le marché s'élevait à 4 276,36 euros au jour de la réservation.

Les requérants ont réservé ces billets d'avion dans le cadre de l'opération promotionnelle « MEDICS » de la défenderesse, dont la durée était strictement limitée. Cette opération était réservée à un certain groupe professionnel (les médecins). Pour les vols en question, les requérants n'ont eu à payer que des taxes et des redevances.

Selon la défenderesse, il découle de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 que celui-ci n'est tout simplement pas applicable. Elle indique que les requérants ont réservé les billets d'avion dans le cadre d'une opération promotionnelle « MEDICS » qu'elle avait organisée pour une durée strictement limitée. Selon elle, les requérants n'ont dû payer que des redevances et la taxe sur le transport aérien, et ont ainsi acquis les billets d'avion gratuitement.

En premier lieu, l'issue du recours dépend avant tout du point de savoir si le règlement n° 261/2004 est ici applicable.

* Ndt: La version en langue allemande du règlement n° 261/2004 utilise, à l'article 8, paragraphe 1, sous c), l'expression « anderweitige Beförderung », ce qui correspond dans la version en langue française au terme « réacheminement ». Or, dans la présente demande de décision préjudicielle, dans les questions comme dans les motifs, la juridiction de renvoi emploie non pas le terme consacré par le règlement mais un synonyme, à savoir « Ersatzbeförderung », qui correspond à « transport de remplacement ».

Les requérants ont acquis le billet d'avion dans le cadre d'une opération promotionnelle organisée par la défenderesse. Ils n'ont eu à payer que des redevances et la taxe sur le transport aérien. Dans ce contexte, la question qui se pose à la juridiction de céans est dans un premier temps celle de savoir 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 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, le sort de l'appel dépend en second lieu du point de savoir si, avec l'opération promotionnelle « MEDICS », on est en présence d'un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public.

Les vols litigieux ont été réservés dans le cadre de cette opération limitée dans le temps de la défenderesse, qui n'était ouverte 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 la prémisse qu'un tarif est accessible au public lorsqu'il s'adresse à un nombre indéterminé de personnes n'ayant 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, au regard 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 n'était pas ouverte à tous, mais uniquement à un groupe de personnes ou à un groupe professionnel défini par la défenderesse. La juridiction de céans doit donc déterminer si la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) s'applique également en l'espèce,

avec pour conséquence que l'on serait en présence d'un tarif accessible au public, qui rendrait le règlement n° 261/2004 applicable.

En l'occurrence, la juridiction 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, la solution du litige dépend du point de savoir si le transport de remplacement prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 doit présenter 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 présenter 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 », selon la 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 logiquement 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 concerné. 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, en quelque sorte, des 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 définitive, 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

instaure 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 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 bénéficiaire est en droit de demander la résolution du contrat. Le respect du délai prévu pour l'exécution de la prestation est néanmoins à ce point essentiel que le sort du contrat dépend entièrement de son 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 n'affirme 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.

Un droit à indemnisation pour refus d'assurer le transport de remplacement au titre de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 serait ainsi exclu dans le présent cas. La juridiction de céans n'est cependant pas convaincue que le libellé de la disposition en question puisse être interprété en ce sens qu'il doit exister, au titre d'un critère non écrit, un lien temporel entre le vol initial et le transport de remplacement. En tout état de cause, le libellé de cette disposition ne permet pas d'identifier d'éléments susceptibles de soutenir une telle affirmation, raison pour laquelle il convient ici de saisir la Cour de cette question d'interprétation.

[OMISSIS]