Dalloz actualité

Dalloz actualité 03 février 2025

Précisions sur la notion de transport aérien à titre gratuit et à tarif réduit

CJUE 16 janv. 2025, Qatar Airways, aff. C-516/23

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

Résumé

Un passager ne voyage pas gratuitement, au sens du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens, lorsque, pour effectuer sa réservation, il a dû s'acquitter exclusivement des taxes sur le transport aérien et des redevances. De même, un passager ne voyage pas à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de ce même règlement, lorsqu'il a réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps ainsi qu'en termes de quantité de billets proposés, et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée.

Bien que le champ d'application du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 soit fort vaste, il ne s'applique pas en cas de vol gratuit ou à tarif réduit non accessible au public, disposition qui paraît viser les personnels des compagnies aériennes et des agences de voyages, lesquels bénéficient de tarifs préférentiels, voire de la gratuité.

En revanche, peuvent se prévaloir du règlement les passagers qui voyagent gratuitement en vertu d'un programme de fidélisation ou assimilé (art. 3, § 3) ; il s'agit là, en effet, d'une « fausse gratuité », les « *miles* » accumulés dans le cadre de ces programmes provenant de voyages à titre onéreux. En application de cet article, la Cour de cassation avait cependant jugé qu'un enfant, âgé de moins de deux ans, qui a voyagé sans billet d'avion sur les genoux de ses parents ne peut bénéficier de l'indemnisation forfaitaire réclamée au transporteur aérien sur le fondement du règlement en cas d'annulation de vol (Civ. 1re, 6 janv. 2021, n° 19-19.940, Dalloz actualité, 28 janv. 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 77 ; JT 2021, n° 238, p. 10, obs. X. Delpech ; RTD com. 2021. 179, obs. B. Bouloc). Mais dès lors qu'un prix, quoique très limité, est convenu, la gratuité est exclue, et le transport relève alors bel et bien du règlement (CE) n° 261/2004. Tel est le cas dans l'hypothèse d'un enfant de moins de deux ans voyageant sur les genoux d'un de ses parents, ce qui est établi par le prix du billet acquitté en l'espèce soit 53 € au lieu de la somme de 645 € ou de 472 € acquittée pour les autres passagers (TJ Paris, 15 janv. 2024, nº 23/01440).

L'article 3, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004 n'a cependant pas livré tous ses mystères. Il faut dire que la notion de gratuité n'est pas si simple à appréhender que cela. Ainsi, dans un tout autre domaine, celui qui souscrit sans bourse délier un service de réseaux sociaux (Facebook, Instagram, etc.) qui lui donne droit à certaines prestations (droit de communiquer, etc.), conclut bel et bien un contrat à titre onéreux ; il verse une contrepartie effective au fournisseur du service, laquelle n'est, certes pas monétaire, mais prend la forme de données personnelles ou d'informations qu'il communique à ce fournisseur, que ce dernier pourra à son tour monnayer, notamment à des annonceurs (v. not., CCA, Recommandation n° 14-02 sur les contrats de fourniture de services de réseaux sociaux, 7 nov. 2014, spéc. § 14).

Exposé des faits

Les faits de l'espèce méritent d'être exposés à titre liminaire. Le 5 août 2020, des passagers ont effectué, auprès de la compagnie Qatar Airways, une réservation pour des vols aller-retour au départ de Francfort (Allemagne) et à destination de Denpasar (Indonésie), avec escale à Doha (Qatar). Cette réservation a été effectuée dans le cadre d'une campagne promotionnelle assurée par la compagnie. Cette campagne, d'une durée limitée, était exclusivement réservée aux professionnels de la santé et permettait à ces derniers d'effectuer des réservations de vols auprès de ladite compagnie, en s'acquittant des seules taxes et redevances afférentes à ces réservations. Cependant, quelques jours avant le départ prévu, Qatar Airways a annulé les vols qui faisaient l'objet de la réservation. La compagnie aérienne n'a d'ailleurs plus assuré de vols à destination de Denpasar jusqu'au printemps 2022, ce en raison de la pandémie de covid-19. Une fois que les vols ont repris, par courriel du 8 août 2022, les passagers ont mis en demeure ledit transporteur de les réacheminer

vers Denpasar le 20 octobre 2022 et d'assurer leur vol retour vers Francfort le 7 novembre 2022, en intimant à celui-ci de prendre les dispositions nécessaires à cet effet avant le 18 août 2022. Cette mise en demeure étant restée sans effet, les passagers ont alors procédé à la réservation des vols en cause, au moyen d'avantages acquis au titre d'un programme de fidélisation et en s'acquittant d'un prix total de 394,62 € ; le prix de ces vols sur le marché s'élevait à 4 276,36 € par passager au jour de la réservation. Ils ont alors assigné la compagnie aérienne devant la juridiction allemande afin d'obtenir une réparation au titre de la méconnaissance, par la compagnie, de son obligation d'assistance résultant de l'article 8, § 1er, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004. Ils réclament, en quelque sorte, une réclamation « par équivalent » (pt 50), sous forme monétaire. La modalité d'assistance prévue par cet alinéa prend la forme d'« un réacheminement vers [la] destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à [la convenance des passagers], sous réserve de la disponibilité de sièges ».

Cette juridiction a préféré sursoir à statuer et saisir la Cour de justice de l'Union européenne par voie préjudicielle : elle l'interroge sur l'applicabilité, en l'occurrence, du règlement (CE) n° 261/2004.

Notion de voyage gratuit

La juridiction allemande demande à la Cour de justice, en premier lieu, si un passager doit être considéré comme voyageant gratuitement, au sens de l'article 3, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004, lorsqu'il doit s'acquitter uniquement des taxes sur le transport aérien et des redevances aéroportuaires. L'on pourrait, en effet, avoir quelque doute, dans la mesure où ces sommes ne sont pas perçues par la compagnie aérienne devant assurer le vol, mais par la puissance publique en ce qui concerne les taxes et par l'aéroport de départ ou d'arrivée en ce qui concerne les redevances. La difficulté réside dans le fait les termes « voyager gratuitement » ne sont définis ni par l'article 3, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004 ni par aucune autre disposition de ce règlement. Dans ces conditions, la détermination de la signification et de la portée de ces termes doit être établie, selon une jurisprudence constante, conformément au sens habituel de ceux-ci dans le langage courant, tout en tenant compte du contexte dans lequel ils sont utilisés et des objectifs poursuivis par la réglementation dont ils font partie (pt 23).

La Cour de justice relève que, dans le langage courant, la gratuité désigne une situation dans laquelle le client, ici le passager aérien, « voyage gracieusement, sans devoir payer la moindre contrepartie pour son billet d'avion » (pt 24), puis, au regard du contexte, « les taxes et les redevances ne sont pas exclues du prix du billet d'avion, mais font partie intégrante de celui-ci » (pt 26). Enfin, ces termes doivent être interprétés à la lumière des objectifs poursuivis par le règlement (CE) n° 261/2004, dont le principal, on le sait, est de « garantir un niveau élevé de protection des passagers » (consid. 1). Or, pour la Cour, « l'interprétation selon laquelle le passager voyagerait gratuitement et, partant, ne bénéficierait pas de l'application des dispositions du règlement (CE) n° 261/2004, alors même qu'il est redevable de sommes, au titre de taxes sur le transport aérien et de redevances, compromettrait, [cet] objectif » (pt 29). Et d'en conclure qu'« un passager ne voyage pas gratuitement, au sens de [l'article 3, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004], lorsque, pour effectuer sa réservation, il a dû s'acquitter exclusivement des taxes sur le transport aérien et des redevances » (pt 30). Bien sûr, cette interprétation à forte coloration consumériste, quoique parfaitement orthodoxe au regard de la jurisprudence de la Cour de justice, ne va guère ravir les compagnies aériennes.

Notion de voyage à tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public

Pour rappel, selon l'article 3, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004, ledit règlement ne s'applique pas, outre aux passagers qui voyagent gratuitement, à ceux qui voyagent « à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public ». La juridiction allemande a interrogé, en deuxième lieu, la Cour de justice sur le point de savoir si cette disposition s'applique à l'hypothèse du passager qui « a réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps ainsi qu'en termes de quantité de billets proposés, et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée » (pt 31). Pour la Cour de justice, la réponse est négative.

Elle rappelle que, en l'occurrence, dans le cadre de la campagne promotionnelle de Qatar Airways, ce transporteur aérien permettait uniquement aux professionnels de la santé d'effectuer des réservations de vols auprès de ce transporteur, en s'acquittant des seules taxes et redevances afférentes à ces réservations. Si un tel tarif réduit est réservé à un groupe de professionnels de la santé, doit-il être considéré comme étant un tarif « accessible au public ». Pour la Cour, un tarif est accessible au public « même si tout client potentiel n'est pas en mesure d'en bénéficier » (pt 34), car « la notion de "public" vise un nombre indéterminé de destinataires potentiels et implique, par ailleurs, un nombre de personnes assez important ». Comment, dès lors, déterminer si un groupe de personnes bénéficiant d'un tarif réduit peut être distingué du « public » ? La Cour de justice nous propose un critère de distinction qui fait qu'un groupe de personnes n'est pas assimilable au public : « ce groupe [doit être] défini avec suffisamment de précision, si les personnes concernées remplissent les

caractéristiques particulières prescrites par le transporteur aérien pour bénéficier de ce tarif et si ce transporteur prévoit une autorisation individuelle préalable à l'émission du billet de transport » (pt 35). Pour la Cour, « le groupe des professionnels de la santé, décrits de manière abstraite, sans précision quant aux caractéristiques particulières qui les lient, et au profit desquels l'émission de billets de transport n'est pas soumise à une autorisation individuelle préalable, est susceptible de constituer un public » ; il s'ensuit « qu'un tarif réduit réservé à un tel groupe doit être considéré comme étant "accessible au public", au sens de [l'article 3, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004] ». Peu importait, ajoute la Cour, que « les tarifs proposés dans le cadre de cette campagne promotionnelle n'étaient pas accessibles à l'ensemble de la population » (pt 38).

Cette interprétation, qui se recommande, là encore, de l'objectif consistant à garantir un niveau élevé de protection des passagers (pt 40), conduit à considérer qu'un passager « ne voyage pas à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de [l'article 3, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004], lorsqu'il a réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps ainsi qu'en termes de quantité de billets proposés, et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée ». Dès lors, il bénéficie de la protection offerte par le règlement (CE) n° 261/2004, en l'occurrence de l'obligation d'assistance prévue par l'article 8 de ce règlement.

Existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement

On l'a vu dans l'exposé des faits, le vol a été annulé en 2020 et les passagers ont demandé un réacheminement – modalité de l'obligation d'assistance prévue par l'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004 – quelque deux ans plus tard. De ce fait, une telle demande ne peut manquer de surprendre. Un tel écart temporel entre la date de l'annulation et celle souhaitée pour le réacheminement libère-t-elle le transporteur aérien de son obligation d'assistance ? Tel était l'enjeu de la troisième question préjudicielle. Précisément, la juridiction allemande interroge, en troisième et dernier lieu, la Cour de justice sur le point de savoir si « l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'il requiert, pour son application, l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité par un passager et, dans l'affirmative, la manière dont ce lien temporel doit être défini » (pt 42).

Pour rappel en cas d'annulation de vol et aux termes de l'article 8, § 1er, du règlement, les passagers concernés ont le choix entre trois options, à savoir : 1° le remboursement du billet, moyennant le respect de certaines conditions, ainsi que, le cas échéant, l'organisation d'un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais ; 2° un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou ; 3° 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. C'était la troisième option dont les passagers dont le vol a été annulé se prévalaient en l'espèce.

À titre liminaire, la Cour précise – à juste titre d'ailleurs –, qu'« il incombe au transporteur aérien, en cas d'annulation du vol, de fournir aux passagers aériens les informations nécessaires pour leur permettre de faire un choix efficace » entre ces trois options (pt 46), bien que cette obligation ne soit pas explicitement inscrite dans le règlement. Elle reproche, à cet égard, à la compagnie Qatar Airways des carences dans l'accomplissement de cette obligation : elle relève, en effet, que ce transporteur aérien s'est limité « à informer ces requérants au principal de l'impossibilité d'effectuer des vols à destination de Denpasar, qui était leur destination finale, en raison de circonstances liées à la pandémie de covid-9, tout en prolongeant de deux ans la validité des billets en cause, à savoir jusqu'au 4 août 2022 » (pt 47). Elle ajoute que cette obligation d'assistance s'impose au transporteur aérien « quel que soit l'événement qui a donné lieu à l'annulation du vol » (pt 48), et, en particulier, que la pandémie de covid-19 n'exonère nullement le transporteur d'une telle obligation. Elle rappelle, à cet égard, sa jurisprudence selon laquelle le transporteur aérien ne saurait en aucun cas se prévaloir d'une « catégorie distincte d'événements "particulièrement extraordinaires", telle que la pandémie de covid-19, qui aurait pour conséquence d'exonérer le transporteur aérien effectif de toutes ses obligations, y compris de celles découlant de l'article 8 dudit règlement » (pt 49 ; v. déjà en ce sens, CJUE 8 juin 2023, *Austrian Airlines*, aff. C-49/22, pt 46, Dalloz actualité, 19 sept. 2023, obs. X. Delpech ; D. 2023. 1118 ; JT 2023, n° 267, p. 11, obs. X. Delpech). C'est dire que, en dépit du contexte de la crise sanitaire, le transporteur aérien n'est nullement libéré de son obligation d'assistance.

S'agissant, spécifiquement, du point de savoir si l'article 8, § 1er, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004 requiert, pour son application, l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité, la réponse, on l'a dit, est négative. La Cour s'en explique : « il découle uniquement de cette disposition que les passagers aériens peuvent demander un réacheminement "à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges". Or, il ne ressort pas des termes "à une date ultérieure" que ceux-ci limiteraient dans le temps le droit au réacheminement » (pt 53).

Cependant, en l'occurrence, Qatar Airways a limité la validité des billets émis au titre de son obligation de réacheminement à une période de deux ans après la réservation initiale, en raison de la pandémie de covid-19. Or, les passagers étaient en possession de billets valides jusqu'au 4 août 2022 et ont émis leur demande de réacheminement après cette date, à savoir le 8 août 2022 (pt 60).

On serait tenté de répondre que les passagers sont dans leur bon droit en réclamant leur acheminement (un peu) plus de deux ans après la réservation initiale, puisque le règlement ne limite pas dans le temps le droit au réacheminement. La Cour de justice ne se montre pourtant pas si généreuse vis-à-vis des passagers concernés : elle relève, en effet, que le règlement (CE) n° 261/2004 « ne comporte aucune disposition relative au délai de prescription des actions introduites devant les juridictions nationales et ayant pour objet d'obtenir un réacheminement prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), de ce règlement » (pt 61). Elle ajoute qu'en l'absence de réglementation en droit de l'Union européenne en la matière, il appartient à l'ordre juridique interne de chaque État membre, en vertu du principe d'autonomie procédurale, de régler les modalités procédurales des recours en justice des justiciables, pour autant que ces modalités respectent les principes d'équivalence et d'effectivité (pt 62). Il revient donc à la juridiction nationale, en l'occurrence allemande, de déterminer le délai de prescription applicable au regard de son propre droit, de l'action visant à faire valoir par les passagers leur droit au réacheminement prévu à l'article 8, § 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004, dans le respect des principes d'équivalence et d'effectivité (pt 63). Ces principes signifient que si ce délai de prescription était ridiculement court, il devrait être écarté, car il ne garantirait pas l'effectivité d'un droit prévu par une règlement de l'Union européenne.

Par conséquent, et sous cette seule réserve, « l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'il ne requiert pas, pour son application, l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité par un passager, un tel réacheminement vers la destination finale pouvant être demandé dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, sous réserve de la disponibilité de sièges » (pt 64). Cela étant, l'on a du mal en croire que la compagnie aérienne puisse être vraiment en mesure de se prévaloir devant une juridiction du manque de disponibilités de sièges pour pouvoir se soustraire à son obligation de réacheminement des passagers dont le vol a été annulé.

Mots clés :

AFFAIRES * Transport

Copyright 2025 - Dalloz - Tous droits réservés.