

Dalloz actualité 03 décembre 2025






Vol reporté : la durée du retard à l'arrivée s'apprécie par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue

CJUE 30 oct. 2025, Myflyright GmbH, aff. C-558/24

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

Résumé

En cas de report des heures de départ et d'arrivée d'un vol, annoncé au préalable par le transporteur aérien et accompagné de la délivrance d'une nouvelle confirmation de réservation aux passagers concernés, la durée du retard subi par ces derniers à leur arrivée doit être déterminée en prenant en considération l'heure d'arrivée initialement prévue.

Comment apprécier la durée du retard d'un vol subi par un passager aérien ? Au regard du droit à l'assistance prévue par le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits du passager aérien, la durée du retard s'apprécie *par rapport à l'heure du départ prévue* pour le vol concerné (art. 6). Au regard du droit à indemnisation des passagers, normalement due, selon la lettre du règlement, uniquement en cas d'annulation de vol (art. 5, § 1, c), mais également, selon la jurisprudence *Sturgeon*, en cas de retard excessif, étant considéré comme tel le retard d'une durée supérieure ou égale à trois heures et qu'il faut prendre en compte le retard de trois heures ou plus à l'arrivée *par rapport à l'heure initialement prévue pour l'arrivée* (CJCE 19 nov. 2009, *Sturgeon*, aff. C-402/07, D. 2010. 1461 , note G. Poissonnier et P. Osseland  ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack  ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X.D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque  ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures). Et pour être tout à fait précis, cette notion d'« heure d'arrivée », utilisée pour déterminer l'ampleur du retard subi par les passagers d'un vol, désigne le moment où au moins l'une des portes de l'avion s'ouvre, étant entendu que, à cet instant, les passagers sont autorisés à quitter l'appareil. Ce n'est donc pas le « *touchdown* », c'est-à-dire le moment, plus précoces, où les roues de l'appareil touchent le tarmac de la piste de l'aéroport d'arrivée (CJUE 4 sept. 2014, aff. C-452/13, Dalloz actualité, 12 sept. 2014, obs. C. Demumck ; *Germanwings c/ Henning*, D. 2014. 1764 ; *ibid.* 2015. 1294, obs. H. Kenfack ; JT 2014, n° 168, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2015. 419, obs. L. Grard ; RD transp. 2014, n° 64, note V. Correia). Dans l'affaire jugée, au moment du contact avec la piste, le retard était de 2h58 et lorsque l'avion a atteint sa position de stationnement, les passagers pouvant alors quitter l'appareil, le retard était de... 3h03. C'est donc un retard de plus de trois heures qui a été retenu, ouvrant droit à indemnisation au profit des passagers).

Report de l'heure de départ

Il était également question, dans l'affaire jugée, d'un retard de vol, mais la situation était un peu singulière. Les faits méritent d'être brièvement relatés. Quatre passagers aériens, titulaires d'une réservation confirmée, devaient emprunter un vol au départ de Munich (Allemagne) à 10h20 (heure locale) et avec une arrivée prévue à Antalya (Turquie) à 14h20 (heure locale). Mais ils ont reçu la veille de leur départ, une nouvelle confirmation de réservation de ce vol émise par l'organisateur du voyage concerné leur indiquant que l'heure de départ prévue dudit vol était reportée à 11h20 (heure locale), ce qui entraînerait un report de l'heure d'arrivée de celui-ci à 15h20 (heure locale). Le décollage n'a toutefois eu lieu qu'à 14h37 (heure locale), ces passagers étant finalement arrivés à destination à 18h16 (heure locale).

Ces passagers – ou plutôt la société spécialisée dans l'assistance des droits des passagers aériens à qui ils ont cédé leur droit à indemnisation – ont alors introduit un retard en indemnisation contre la compagnie aérienne devant une juridiction allemande. Si l'on confronte l'heure d'arrivée à destination effective, soit 18h16 (heure locale), par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue – c'est-à-dire sans tenir compte du report de l'heure de départ –, soit 14h20 (heure locale), le retard à l'arrivée est bel et bien de plus de trois heures, de telle sorte que les passagers ont normalement droit à l'indemnisation prévue par le règlement (CE) n° 261/2004, soit ici 400 € par passager compte tenu de la distance du vol. Si, en revanche, on confronte l'heure d'arrivée à destination effective (18h16) à l'heure d'arrivée prévue compte tenu du

report de l'heure de départ (15h20), la durée du retard est alors – très légèrement ! – inférieure à trois heures, si bien qu'aucune indemnisation n'est alors due par la compagnie aérienne.

Il va de soi, on l'aura deviné, que, pour les passages concernés, la durée du retard du vol doit être déterminée sur la base des horaires de vol initiaux. En revanche, pour la compagnie aérienne, la durée de ce retard doit être déterminée en prenant en considération les horaires de vol figurant dans la nouvelle confirmation de réservation, et non les horaires de vol initiaux. La juridiction de première instance a fait droit à la demande des passagers, considérant que la durée du retard devait être déterminée sur la base des horaires de vol initiaux. Mais la compagnie aérienne a fait appel de ce jugement. La juridiction d'appel a préféré surseoir à statuer et saisi la Cour de justice de l'Union européenne par la voie préjudicielle, à qui elle a posé la question suivante : « Lorsqu'un vol est reporté et qu'une nouvelle confirmation de réservation est délivrée à ce titre, convient-il, lors de l'examen d'un retard "important" à l'arrivée à la destination finale, de se fonder sur l'heure d'arrivée initialement prévue ou sur l'heure d'arrivée indiquée dans la nouvelle confirmation de réservation ? ».

Interprétation du règlement (CE) n° 261/2004 en faveur du passager aérien

Pour la Cour de justice, « rien dans le libellé des dispositions du règlement n° 261/2004 [...] n'exclut que la durée du retard subi par les passagers à l'arrivée à leur destination finale soit déterminée à partir de l'heure de départ initialement convenue entre les mêmes passagers et le transporteur aérien au moment de la réservation du vol concerné, et ce indépendamment des reports unilatéraux ultérieurs des heures de départ et d'arrivée de ce vol ainsi que de la délivrance de nouvelles confirmations de réservation effectués par ce transporteur » (pt 24). On devine d'emblée, en se fondant sur le silence du règlement, la faveur de la Cour de justice pour retenir que la durée du retard soit déterminée à partir de l'heure de départ initialement convenue.

La Cour ajoute, faisant usage de son interprétation téléologique classique, consistant à interpréter le règlement (CE) n° 261/2004 au regard de sa principale finalité, telle qu'exprimée par son premier considérant, à savoir « garantir un niveau élevé de protection des passagers » (pour une illustration récente, CJUE 16 oct. 2025, *AirHelp Germany*, aff. C-399/24, pt 18, Dalloz actualité, 26 nov. 2025, obs. X. Delpech ; D. 2025. 1836), que « déterminer la durée du retard en cause par rapport à l'heure d'arrivée figurant dans la nouvelle confirmation de réservation reviendrait à permettre au transporteur aérien concerné de modifier unilatéralement, par la seule délivrance d'une telle confirmation, l'heure de départ du vol, alors même que celle-ci avait été contractuellement convenue entre les passagers et ce transporteur aérien au moment de la réservation » (pt 26). L'idée est en substance la suivante : il ne faudrait pas que, anticipant un retard important à l'arrivée (s'il y parvient), le transporteur aérien puisse décider de retarder unilatéralement l'heure du départ de vol afin de diminuer la durée de ce retard, et ainsi d'échapper à son obligation d'indemnisation des passagers. Le grief de potestativité n'est pas loin.

Et d'en conclure que, contrairement à ce que soutient le transporteur aérien, « l'annonce préalable aux passagers concernés d'un report des heures de départ et d'arrivée de leur vol par un courriel du transporteur aérien, envoyé la veille du vol, ne saurait remettre en cause la qualification de retard de ce report, sans exclure qu'une telle annonce puisse, le cas échéant, limiter l'ampleur des désagréments subis par ces derniers » (pt 27). En d'autres termes, même si l'annonce du report de l'heure de départ, par le transporteur aux passagers du vol concerné, constitue une démarche louable de sa part, susceptible de limiter le « désagrément » subi par les passagers, l'indemnisation prévue en cas d'annulation – ou de retard important – de vol leur est due, car, c'est ce qui fait la spécificité du régime prévu par le règlement (CE) n° 261/2004 (puis par les autres régl. applicables aux autres modes de transports de passagers qui l'ont suivi [ferroviaire, etc.]), ce régime d'indemnisation s'applique indépendamment de la preuve d'un quelconque préjudice subi par les passagers du vol concerné (L. Grard, *Indemnisation des retards dans les transports. Analyse comparée aérien, maritime, ferroviaire, routier*, in E. Desfougères [dir.], *Risques & voyages*, Mare & Martin, 2025, p. 123 s., spéc., p. 134).

Dès lors, « en cas de report des heures de départ et d'arrivée d'un vol, annoncé au préalable par un transporteur aérien et accompagné de la délivrance d'une nouvelle confirmation de réservation aux passagers concernés, la durée du retard subi par ces derniers à leur arrivée doit être déterminée en prenant en considération l'heure d'arrivée initialement prévue ».

Une fois n'est pas coutume, le règlement (CE) n° 261/2004 est interprété par la Cour de justice en faveur du passager aérien.

Mots clés :

AFFAIRES * Transports



Copyright 2025 - Dalloz - Tous droits réservés.