

Dalloz actualité 10 février 2026

Retard de vol : une décision relative à la gestion du trafic aérien est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire »

Trib. UE, 21 janv. 2026, D S.A. c/P S.A., aff. T-134/25**Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial**

Résumé

Une décision relative à la gestion du trafic aérien est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, § 3, du règlement (CE) 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens. Cela, indépendamment de la durée du retard qu'elle entraîne et de la raison qui la motive, notamment lorsqu'il peut être exclu que ledit transporteur a contribué à la prise de cette décision.

Transfert du traitement du contentieux en matière de question préjudicielle

Cette décision mérite d'être signalée, en premier lieu, parce qu'elle est la toute première rendue par le Tribunal de l'Union européenne depuis que le traitement des questions préjudicielles liées au règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens a été transféré de la Cour de justice de l'Union européenne vers le Tribunal. Pour rappel, ce transfert, opéré par le règlement (UE, Euratom) 2024/2019 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 (*JOUE* 12 août ; sur cette réforme, v. P. Bruyas, Une approche contentieuse et institutionnelle des « petits pas » à la CJUE : analyse de la réforme du transfert de compétence partiel du renvoi préjudiciel, *Rev. UE* 2025. 483) modifiant le Protocole n° 3 sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne, vise à permettre à la Cour de justice de « consacrer davantage de temps et de ressources à l'examen des demandes de décision préjudicielle les plus complexes et les plus sensibles » (consid. 3). À croire que le contentieux lié à l'indemnisation et l'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol ne présente pas ces caractéristiques... Il a fallu attendre près d'un an et demi depuis la publication de ce règlement pour qu'un arrêt du Tribunal en matière d'interprétation du règlement (CE) n° 261/2004 pour des raisons de droit transitoire. Cela tient à des raisons d'application dans le temps du droit nouveau. En effet, les demandes de décision préjudicielle qui sont pendantes devant la Cour de justice le premier jour du mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont traitées par la Cour de justice, soit le 1^{er} octobre 2025 (Règl. [UE] 2024/2019, art. 2, § 1^{er}).

Mais qu'on se rassure, le contentieux relatif à l'interprétation de la Convention de Montréal du 28 mai 1999, qui donne parfois lieu à de « grands arrêts » (v. pour une illustration récente, CJUE 16 oct. 2025, aff. C-218/24, *Dalloz actualité*, 22 oct. 2025, obs. X. Delpech ; *AJDA* 2025. 1898 ; *D.* 2025. 1836 ; *JT* 2025, n° 290, p. 11 et les obs. ; les animaux de compagnie sont des bagages au sens de la Convention de Montréal) demeure confié à la Cour de justice. Pour rappel, la Cour de Luxembourg est habilitée à interpréter la Convention de Montréal, car cette dernière fait partie intégrante du droit de l'Union européenne, eu égard à son approbation par la décision 2001/539/CE du Conseil du 5 avril 2001 (*JOCE* 2001, n° L 194).

Les « circonstances extraordinaires » : nouvelle illustration

Mais, en second lieu, cet arrêt n'en est pas moins fort intéressant sur le terrain du droit substantiel. Il retient, en effet, au bénéfice du transporteur aérien les « circonstances extraordinaires » et apporte une nouvelle illustration de cette notion fondamentale. Pour rappel, de telles circonstances sont caractérisées si le transporteur « est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises » (art. 5, § 3). Lorsqu'elles sont retenues par le juge, elles dispensent le transporteur de son obligation d'indemnisation des passagers en cas d'annulation de vol ou de retard important, un tel retard supposant un

retard de plus de trois heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue (pour une illustration récente, CJUE 16 oct. 2025, *AirHelp Germany*, aff. C-399/24, Dalloz actualité, 26 nov. 2025, obs. X. Delpech ; D. 2025. 1836 ; où il a été jugé que la notion de « circonstances extraordinaires » couvre un impact de foudre sur un aéronef avec lequel un vol devait être effectué, ce qui a entraîné des inspections de sécurité obligatoires de cet aéronef, qui ont conduit à la remise en service tardive de celui-ci).

Dans l'affaire jugée, il est question d'un vol entre Izmir (Turquie) et Varsovie (Pologne). L'avion devant effectuer ce vol devait décoller d'Izmir le 25 juillet 2023 à 18 h 20 et atterrir à Varsovie le même jour à 21 h 10. Finalement, il a décollé à 21 h 40 et a atterri le lendemain à 00 h 17 UTC, soit, on l'aura compris, avec un retard à l'arrivée de plus de trois heures. Que justifie un tel retard ? Cela tient à ce que le vol concerné était précédé d'un autre vol, effectué au moyen du même appareil dans le cadre d'une « rotation ». Or, au titre du vol précédent, l'avion devait décoller de Katowice (Pologne) à 14 h 55 et atterrir à Izmir à 17 h 20. Mais à 12 h 55, la compagnie aérienne a reçu de la part des services de contrôle de la circulation aérienne un message d'attribution de créneaux (*Slot Allocation Message*, SAM) indiquant que ce vol s'était vu finalement attribuer un créneau pour son départ à 16 h 30. Il est précisé que cette décision d'attribution avait pour origine une mesure de gestion des flux de trafic aérien (*Air Traffic Flow Management*, ATFM) relative aux restrictions de l'espace aérien de la Hongrie et de la Roumanie mises en œuvre en raison de mauvaises conditions météorologiques. Pourtant, à 15 h 04, le transporteur aérien a envoyé un message indiquant qu'il était prêt à effectuer le vol (*Ready to depart*, REA), en demandant l'autorisation de décoller plus tôt. Ce message n'a toutefois ni conduit les services de contrôle de la circulation aérienne à modifier leur décision d'attribution d'un créneau ni eu pour effet de permettre au premier vol de partir plus tôt. En définitive, ce vol a décollé à 16 h 02 et atterri à 18 h 32, soit avec un retard à l'arrivée d'une heure et douze minutes. Mais ce n'est pas tout. Après l'atterrissage à Izmir, une défaillance technique a été constatée sur l'avion, entraînant sa réparation, qui a duré un peu plus de deux heures.

Une passagère victime du retard du second vol a alors cédé ses droits à indemnisation à une société spécialisée dans l'assistance des passagers. Celle-ci a alors assigné en indemnisation la compagnie aérienne devant une juridiction polonaise. Selon cette dernière, « il semble possible de considérer que, les décisions relatives à la gestion du trafic aérien étant courantes et indissociables de la circulation aérienne, elles ne constituent pas en principe des "circonstances extraordinaires", alors que par ailleurs le transporteur concerné est tenu de se conformer aux instructions des services de la gestion du trafic aérien, y compris lorsque ces derniers reportent l'heure de décollage initialement prévue d'un avion en raison d'une décision relative à la gestion du trafic aérien, liée à un vol antérieur de la rotation » (pt 14). En d'autres termes, selon cette juridiction et pour reprendre une formulation régulièrement employée par la jurisprudence, l'événement incriminé serait « inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné » (v. not., CJUE 4 avr. 2019, aff. C-501/17, D. 2019. 756 ; *ibid.* 1469, obs. H. Kenfack ; AJ contrat 2019. 299, obs. L. Sigouir ; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard). Malgré tout, elle refuse d'accueillir la demande d'indemnisation, préférant surseoir à statuer et interroger le Tribunal de l'Union européenne par la voie préjudicielle.

1. Le Tribunal est d'abord invité par le juge polonais à se demander si « toute décision relative à la gestion du trafic aérien, quelles que soient sa durée ou les raisons qui l'ont motivée, constitue une "circonstance extraordinaire" et, si tel n'est pas le cas, s'il y a lieu de tenir compte du motif d'une décision relative à la gestion du trafic aérien pour apprécier s'il s'agit d'une "circonstance extraordinaire" » (pt 16).

Le Tribunal relève que le considérant 15 du règlement (CE) n° 261/2004 énonce « qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important ». Or, ajoute-t-il, cela ne veut pas dire pour autant que toute décision relative à la gestion du trafic aérien constitue en soi, en d'autres termes systématiquement, une « circonstance extraordinaire », cela parce que « le transporteur aérien lui-même peut avoir contribué à la prise de certaines décisions relatives à la gestion du trafic aérien » (pts 24 et 25) ; tel est par exemple le cas « s'il avait demandé l'attribution d'un nouveau créneau en raison de sa propre indisponibilité opérationnelle » (pt 35). Une décision relative à la gestion du trafic aérien est donc susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », indépendamment de la raison qui la motive, s'il est établi que cette décision échappait à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, « notamment lorsqu'il peut être exclu que ledit transporteur ait contribué à la prise de cette décision » (pt 36). Le Tribunal ajoute qu'une décision relative à la gestion du trafic aérien est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire » même si elle n'entraîne pas, en elle-même, un retard d'au moins trois heures (pt 40). Mais en ce cas, le passager « victime » du retard n'aura pas droit à indemnisation.

2. Le Tribunal est ensuite interrogé sur le point de savoir si, pour pouvoir constituer une « circonstance extraordinaire », la décision relative à la gestion du trafic aérien « doit concerner un vol effectivement retardé ou si elle peut aussi concerner un vol antérieur dans la rotation » (pt 42).

Se fondant sur la jurisprudence de la Cour de justice (pt 43 ; CJUE 11 juin 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, aff. C-74/19, pt 55, D. 2020. 2223 , note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 2021. 1695, obs. H. Kenfack ; RTD eur. 2021. 449,

obs. L. Grard ; 22 avr. 2021, *Austrian Airlines*, aff. C-826/19, pt 57, Dalloz actualité, 27 mai 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 845 ; *ibid.* 1695, obs. H. Kenfack ; JT 2021, n° 242, p. 13, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2022. 560, obs. L. Grard), le Tribunal privilégie la seconde alternative : un transporteur aérien peut se prévaloir, en tant que « circonstance extraordinaire », « d'une décision relative à la gestion du trafic aérien ayant affecté un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même avion, à condition qu'il existe un lien de causalité directe entre la survenance de cette circonstance et le retard ou l'annulation du vol qu'il a ultérieurement opéré, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi d'apprécier, *en tenant notamment compte du mode d'exploitation de l'aéronef en cause par ledit transporteur* ».

La formule en italiques (les italiques sont de nous), qui invite à prendre en considération les *modalités d'exploitation* des aéronefs par le transporteur aérien pour apprécier s'il y a ou non circonstances extraordinaires, est, en pratique, importante et mérite quelque explication. Cette modalité d'exploitation tient essentiellement, comme l'a déjà relevé la Cour de justice, à ce qu'« un même aéronef peut réaliser plusieurs vols successifs au cours d'une même journée, impliquant que toute circonstance extraordinaire affectant un aéronef sur un vol antérieur se répercute sur le ou les vols ultérieurs de celui-ci » (CJUE 11 juin 2020, aff. C-74/19, préc., pt 52). Cette succession de vols opérés sur un même aéronef explique que le lien de causalité entre le retard important occasionné à l'occasion d'un vol précédent par la décision relative à la gestion du trafic aérien – constitutive de « circonstance extraordinaire » – et le retard subi sur le vol suivant apparaisse comme évident. Il est dès lors peu douteux que ce transporteur pourra se prévaloir devant la juridiction de renvoi d'une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004 à l'égard de la société cessionnaire des droits de la passagère et échappera ainsi à toute obligation d'indemnisation pour retard important à l'occasion du vol ultérieurement opéré.

Le Tribunal prend ici pleinement en compte, avec un réalisme qui nous paraît opportun, la politique contemporaine des compagnies aériennes consistant, sur les vols courts ou moyen-courriers, à enchaîner, au cours d'une même journée, les vols les uns après les autres avec un même aéronef, afin de rentabiliser au mieux son utilisation.

Mots clés :

AFFAIRES * Transports

