

Dalloz actualité 30 mars 2026

Retard de vol : une compagnie aérienne peut-elle se prévaloir d'une circonstance extraordinaire ayant affecté un vol précédent ?Trib. UE, 4 mars 2026, *European Air Charter*, aff. T-656/24

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

Résumé

Une compagnie aérienne ne peut pas se prévaloir d'une circonstance extraordinaire ayant affecté un vol précédent si le retard du vol ultérieur est dû à une décision autonome qu'elle a prise, en l'occurrence la décision d'attendre les passagers d'un vol n'ayant pas encore passé le contrôle de sécurité en raison d'une défaillance de ce contrôle, pour autant que cette décision constitue la cause déterminante dudit retard.

Le contexte dans lequel a été rendu cet arrêt du Tribunal de l'Union européenne est connu. Il est question d'un avion utilisé dans le cadre d'une rotation, c'est-à-dire plusieurs fois au cours d'une même journée, ce qui est possible pour les vols court et moyen-courrier. L'avion a subi un retard important au titre du premier vol, et, dans la mesure où ce même avion a, par la suite, été utilisé pour un vol ultérieur, ce retard se répercute sur le vol suivant, qui, lui également, subit inexorablement un retard important.

Se pose alors la question suivante : les « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens, qui dispensent le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation en cas d'annulation ou de retard important – c'est-à-dire de plus de trois heures –, lorsqu'elles se rattachent au premier vol, peuvent-elles être invoquées par le transporteur aérien autre du vol suivant (ou d'un vol ultérieur), cela afin de pouvoir échapper à l'obligation d'indemnisation pour retard important au titre du deuxième (voire troisième) vol ?

La jurisprudence européenne a déjà été confrontée à cette question, à laquelle elle a répondu en des termes nuancés, en développant une analyse fondée sur la notion de causalité. Elle juge, en effet, qu'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 » (Trib. UE, 21 janv. 2026, *D S.A. c/P S.A.*, aff. T-134/25, pt 43, Dalloz actualité, 10 févr. 2026, obs. X. Delpech ; JT 2026, n° 294, p. 13, obs. X. Delpech ; v. déjà, 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). Dans l'affaire jugée dans l'arrêt précité du 21 janvier 2026, c'est une décision relative à la gestion du trafic aérien, prise par les services de contrôle de la circulation aérienne de l'État à partir duquel l'avion a décollé au titre du premier vol qui a entraîné un retard important de ce vol. Il s'agissait bien d'une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004, puisque la décision des services de contrôle – dite mesure de gestion des flux de trafic aérien (*Air Traffic Flow Management*, ATFM) – constitue bel et bien un événement extérieur au transporteur, en ce qu'il « [échappe] à la maîtrise effective de celui-ci » (CJUE 4 avr. 2019, *Germanwings*, aff. C-501/17, D. 2019. 756 ; *ibid.* 1469, obs. H. Kenfack ; AJ contrat 2019. 299, obs. L. Siguoirt ; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard). Et le retard au titre du second vol présente à l'évidence, comme cela a été admis, un lien de causalité directe avec l'événement à l'origine du retard au titre du premier vol.

L'appréciation du lien de causalité

Mais l'arrêt du 4 mars 2026 nous montre que l'existence d'un tel lien de causalité n'est pas systématique. Pour bien en avoir conscience, il est nécessaire de relater les faits de l'espèce. Il est question de vols assurés par la compagnie aérienne bulgare European Air Charter dans le cadre d'une rotation. Selon la planification initiale, le premier vol de cette rotation devait décoller de l'aéroport de Cologne-Bonn (Allemagne) le 23 juillet 2022 à 7h40 et arriver à Varna (Bulgarie) à 10h30. Le deuxième vol de la rotation devait décoller de Varna à 11h20 et arriver à Düsseldorf à 14h10. Enfin, en ce qui concerne le troisième vol de la rotation, son départ était prévu de Düsseldorf à 15h00 et son arrivée était prévue le même jour à Varna à 17h50.

Toutefois, à la suite d'un temps d'attente exceptionnellement long au contrôle de sécurité de l'aéroport de Cologne-Bonn, en raison d'une surcharge de travail du personnel effectuant les opérations de contrôle le 23 juillet 2022, tous les passagers du premier vol de la rotation se seraient présentés en retard à l'embarquement. La compagnie aérienne a alors pris la décision d'attendre les passagers dudit vol se trouvant au contrôle de sécurité et le premier vol de la rotation a donc décollé avec un retard de plus de cinq heures. En outre, afin que les passagers de la rotation concernée ne subissent pas un temps d'attente excessivement long, cette même compagnie aérienne a décidé de réorganiser les vols suivant le premier vol de la rotation et a reprogrammé ces vols sur un autre appareil. Ainsi, le deuxième vol de la rotation a été assuré par un appareil de remplacement, qui, en raison d'une autorisation d'atterrissage devant d'abord être obtenue à l'aéroport de destination, n'a pu décoller qu'à 14h10 de Varna et est arrivé à Düsseldorf à 17h33. Puis le troisième a été effectué par ce même appareil de remplacement et a décollé à 18h39. Les passagers sont arrivés à destination à 21h12, soit avec un retard de plus de trois heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, ce qui leur donne droit à indemnisation conformément à la fameuse jurisprudence *Sturgeon* (CJCE 19 nov. 2009, 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 ; cet arrêt a assimilé, au regard du droit à indemnisation des passagers aériens, le retard important à l'annulation ; est considéré comme tel un retard de plus de 3 heures à l'arrivée par rapport à l'heure initialement prévue). Deux passagers, ayant voyagé au titre de ce troisième vol, ont alors réclamé devant une juridiction allemande une indemnisation en raison du retard de leur vol, à hauteur de 400 € chacun, mais leur demande a été rejetée. Ils ont fait appel de cette décision devant le Tribunal régional de Düsseldorf. Selon cette juridiction, le manque soudain et important de personnel chargé du contrôle de sécurité pourrait, en principe, constituer une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004, dès lors que le contrôle de sécurité des passagers aériens est une tâche qui, conformément à la législation allemande, n'est pas confiée aux transporteurs aériens. Partant, « le manque de personnel au contrôle de sécurité et les retards subséquents sont des circonstances qui ne relèvent pas de la sphère de risque du transporteur aérien et ne peuvent pas être maîtrisées par celui-ci » (pt 14). Toutefois, ajoute-t-elle, la solution du litige « dépend de la question de savoir s'il existe un lien de causalité entre le manque soudain et important de personnel chargé du contrôle de sécurité de l'aéroport de Cologne-Bonn en tant que circonstance extraordinaire et le retard à l'arrivée du vol en cause » (pt 15). On peut, en effet, avoir des doutes : peut-être que ce retard « est directement dû, non pas aux retards au contrôle de sécurité de l'aéroport de Cologne-Bonn, mais à la **décision autonome** prise par European Air Charter d'attendre les passagers se trouvant audit contrôle et, conséquemment, d'affréter un appareil de remplacement pour effectuer le vol en cause au principal » (pt 16). La juridiction allemande préfère ainsi surseoir à statuer et saisir le Tribunal de l'Union européenne, afin que celui-ci délivre sa propre analyse du lien de causalité. Elle demande, en substance, au Tribunal « si la décision autonome d'un transporteur aérien d'attendre les passagers d'un vol n'ayant pas encore passé le contrôle de sécurité, en raison d'une surcharge de travail du personnel effectuant les opérations de contrôle, est **susceptible de rompre le lien de causalité** entre la circonstance extraordinaire que constitue cette défaillance du contrôle de sécurité et le retard à l'arrivée d'un vol ultérieur, programmé le même jour sur le même appareil » (pt 19).

Le Tribunal, reprenant une solution identique à celle déjà posée par la Cour de justice (CJUE 22 avr. 2021, *Austrian Airlines*, aff. C-826/19, pt 56, préc.) fondée sur le respect du principal objectif visé par le règlement (CE) n° 261/2004, à savoir « garantir un niveau élevé de protection des passagers », l'invocation d'une circonstance extraordinaire « suppose qu'il existe un *lien de causalité directe* entre la survenance de cette circonstance ayant affecté un vol précédent et le retard ou l'annulation d'un vol ultérieur » (pt 24). Compte tenu de ce que le règlement ne précise pas « les exigences qui s'attachent au caractère direct du lien de causalité entre la circonstance extraordinaire et le retard ou l'annulation d'un vol [...], il y a lieu de se référer, par analogie, aux critères relatifs au lien de causalité applicables en matière de responsabilité extracontractuelle de l'Union, laquelle se caractérise par un régime comparable, en ce que celui-ci subordonne l'engagement de la responsabilité à l'existence d'un lien de causalité entre l'événement invoqué et le dommage allégué » (pt 25). Le Tribunal ajoute qu'« il ressort de la jurisprudence que la condition relative au lien de causalité exige que ce lien soit suffisamment direct, de telle sorte que le comportement reproché doit être la cause déterminante du préjudice » (pt. 27 ; v. en ce sens, CJUE 13 déc. 2018, *Union européenne c/ Gascogne SackDeutschland et Gascogne*, aff. C-138/17 P et C-146/17 P, pt 22 ; 5 sept. 2019, *Union européenne c/ Guardian Europe et Guardian Europe c/ Union européenne*, aff. C-447/17 P et C-479/17 P, pt 32). C'est ce que, en droit français, l'on désigne sous l'expression de **théorie de la causalité adéquate**, qui est donc privilégiée, au détriment de la théorie de l'équivalence des conditions. En outre, poursuit le Tribunal, « le lien de causalité peut être rompu, notamment, par un acte qui s'interpose entre le comportement reproché et

le préjudice allégué, dès lors que cet acte constitue la cause déterminante de ce préjudice. Un tel acte peut consister, entre autres, en une décision, pour autant, toutefois, que cette décision ne s'imposait pas à la personne qui l'a prise » (pt. 28 ; v déjà, par analogie, CJUE 18 déc. 2025, *WS e.a. c/ Frontex*, aff. C-679/23 P, pts 151 et 152, AJDA 2026. 371, chron. P. Bonneville, A. Iljic, E. Lepka et E. Briançon ; D. 2026. 206, obs. M.-L. Basilien-Gainche, O. Boskovic, F. Jault-Seseke, N. Joubert et K. Parrot). Et d'en conclure qu'« [il] en découle que le seul fait qu'une circonstance extraordinaire ait affecté un vol précédant le vol concerné ne suffit pas à exonérer le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation. Il convient encore que cette circonstance extraordinaire ait constitué la cause déterminante du retard du vol concerné » (pt 29). Dans l'affaire jugée, le Tribunal constate que, à la suite d'une défaillance du contrôle de sécurité, c'est bel et bien « le transporteur aérien a pris la décision d'attendre les passagers du premier vol n'ayant pas encore passé le contrôle de sécurité, alors que ce vol était prêt pour un décollage à l'heure » (pt 30). En d'autres termes, il a préféré, pour des raisons essentiellement commerciales, semble-t-il, plutôt que de décoller à l'heure prévue, mais avec un avion partiellement vide, attendre que tous les passagers programmés pour ce vol aient pu atteindre l'avion.

Il en résulte, poursuit le Tribunal, que la décision de « temporiser » prise par le transporteur aérien et d'attendre les passagers du premier vol « s'est interposée entre la survenance de la circonstance extraordinaire et le retard [des vols suivants]. Cette décision est susceptible de rompre le lien de causalité directe entre ces deux événements si elle constitue la cause déterminante du retard du vol en cause au principal » (pt 31). Or, cette décision « ne s'imposait pas au transporteur aérien concerné, notamment au regard d'une obligation légale » (*eod. loc.*) ; elle a été prise pour des raisons purement commerciales, on l'a dit.

Mieux vaut décoller à l'heure en toute circonstance si c'est possible

En réalité, tous les passagers du vol concerné ne sont pas dans la même situation : les uns sont arrivés à bord de l'avion à l'heure ; les autres, en revanche, sont arrivés avec retard. Les premiers avaient incontestablement intérêt à ce que l'avion décolle à l'heure initialement prévue, mais pas les seconds. Le transporteur était-il en droit de sacrifier, en toute impunité les intérêts des premiers, et donc de prendre la décision de décoller avec retard, afin de permettre aux seconds de pouvoir voler sur le même vol ? Non, affirme le Tribunal : « autoriser un transporteur aérien à se prévaloir de la mise en balance des intérêts des différents groupes de passagers concernés par une rotation pour se soustraire à son obligation d'indemnisation vis-à-vis de l'un de ces groupes reviendrait à ajouter une clause d'exonération à l'obligation d'indemnisation prévue par [l'art. 5, § 3, du règl. (CE) n° 261/2004] » (pt 34).

Et d'en conclure que « la décision autonome du transporteur aérien effectif d'attendre les passagers d'un vol n'ayant pas encore passé le contrôle de sécurité en raison d'une défaillance de ce contrôle est susceptible de rompre le lien de causalité directe entre la circonstance extraordinaire que constitue cette défaillance et le retard d'au moins trois heures à l'arrivée d'un vol ultérieur, programmé le même jour sur le même appareil si cette décision constitue la cause déterminante du retard ». Mieux vaut donc, pour le transporteur aérien, décoller à l'heure en toute circonstance, à tout le moins, si le vol en question s'inscrit dans le cadre d'une rotation, à tout le moins si des vols ultérieurs doivent encore être accomplis dans le cadre de cette rotation. En revanche, s'il s'agit du dernier vol, il sera peut-être opportun d'attendre que l'avion soit rempli avant de décoller. Mais attention, si cela l'oblige à atterrir tard, l'existence éventuelle d'un couvre-feu nocturne, comme c'est le cas à l'aéroport d'Orly, interdit un atterrissage à une heure avancée (à Orly, ce couvre-feu interdit les décollages et atterrissages entre 23h30 et 6h du matin), obligeant l'avion à atterrir dans un autre aéroport, par exemple Roissy, ce qui n'est pas forcément pertinent (v. en ce sens, Civ. 1^{re}, 17 févr. 2021, n° 19-21.362 F-P, Dalloz actualité, 23 mars 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 1115, note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 1695, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2021. 413, obs. B. Bouloc ; RTD eur. 2022. 206, obs. A. Jeaneau ; jugé que si l'avion atterrit sur un autre aéroport que celui initialement prévu, Roissy au lieu d'Orly dans cette affaire, le transporteur aérien est tenu d'indemniser le passager, même en cas de retard inférieur à trois heures). Les compagnies aériennes doivent donc bien calculer leur coup, mais toujours en tenant compte des impératifs de la règle de droit.

Mots clés :

AFFAIRES * Transports

