Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DU TRIBUNAL (chambre préjudicielle)

4 mars 2026 *

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Indemnisation des passagers en cas de retard important ou d'annulation d'un vol – Exonération de l'obligation d'indemnisation – Article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 261/2004 – Circonstances extraordinaires – Défaillances au contrôle de sécurité de l'aéroport – Décision autonome du transporteur aérien d'attendre les passagers n'ayant pas encore passé le contrôle de sécurité – Rotation de l'appareil – Réorganisation des vols postérieurs au vol retardé – Lien de causalité »

Dans l'affaire T-656/24,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne), par décision du 20 novembre 2024, parvenue à la Cour le 6 décembre 2024, dans la procédure

NI,

HZ

contre

European Air Charter AG,

LE TRIBUNAL (chambre préjudicielle),

composé, lors des délibérations, de M. S. Papasavvas, président, Mme N. Półtorak, MM. M. Sampol Pucurull (rapporteur), D. Petrlík et W. Valasidis, juges,

avocat général : M. J. Martín y Pérez de Nanclares,

greffière : Mme S. Jund, administratrice,

vu la transmission par la Cour de la demande préjudicielle au Tribunal le 19 décembre 2024, en application de l'article 50 ter, troisième alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne,

vu la matière visée à l'article 50 ter, premier alinéa, sous e), du statut de la Cour de justice de l'Union européenne et l'absence de question indépendante d'interprétation au sens de l'article 50 ter, deuxième alinéa, dudit statut,

* Langue de procédure : l'allemand.

vu la phase écrite de la procédure,

à la suite de l'audience du 17 octobre 2025,

considérant les observations présentées :

– pour European Air Charter, par M^es^ P. Kauffmann et K. Witt, Rechtsanwälte,

– pour le gouvernement néerlandais, par M^mes^ M. K. Bulterman et A. Hanje, en qualité d'agentes,

– pour la Commission européenne, par M. G. von Rintelen et M^me^ N. Yerrell, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 26 novembre 2025,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, du 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).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant NI et HZ, deux passagers aériens, à European Air Charter AG, un transporteur aérien, au sujet du refus de ce dernier d'indemniser ces passagers dont le vol a subi un retard important.

Cadre juridique

Droit de l'Union

3 Les considérants 1, 14 et 15 du règlement n° 261/2004 prévoient :

« (1) L'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.

[...]

(14) Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.

(15) Il devrait être considéré 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, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations. »

4 L'article 5 du règlement nº 261/2004 prévoit à ses paragraphes 1 et 3 :

« 1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

[...]

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :

[...]

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il 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. »

5 L'article 7 du règlement nº 261/2004 dispose, à son paragraphe 1 :

« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

[...]

b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;

[...] »

Droit allemand

6 Le Luftsicherheitsgesetz (loi sur la sécurité aérienne), du 11 janvier 2005 (BGBl. 2005 I, p. 78), tel que modifié par le Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen (loi visant à améliorer les conditions générales des contrôles de fiabilité en matière de sécurité aérienne), du 22 avril 2020 (BGBl. 2020 I, p. 840) (ci-après le « LuftSiG »), prévoit à son article 2, intitulé « Missions » :

« L'autorité de sécurité aérienne a pour mission de prévenir les atteintes à la sécurité du transport aérien au sens de l'article 1er. À cet effet, elle doit notamment :

1. contrôler les passagers et leurs bagages conformément à l'article 5,

[...] »

7 L'article 5 du LuftSiG, intitulé « Pouvoirs particuliers des autorités chargées de la sécurité aérienne », dispose, à son paragraphe 1, que « [l]'autorité chargée de la sécurité aérienne peut fouiller ou contrôler de toute autre manière appropriée les personnes qui ont pénétré ou souhaitent pénétrer dans la zone de sécurité à accès réglementé de l'aérodrome [et qu'e]lle peut fouiller ou inspecter de toute autre manière appropriée les objets qui ont été ou doivent être introduits dans ces zones ».

Litige au principal et questions préjudicielles

8 NI et HZ disposaient chacun d'une réservation pour un vol assuré par European Air Charter le 23 juillet 2022, avec un départ prévu de Düsseldorf (Allemagne) à 15 h 00 et une arrivée prévue le même jour à Varna (Bulgarie) à 17 h 50 (ci-après le « vol en cause au principal »).

9 Le vol en cause au principal devait être assuré par un aéronef de European Air Charter utilisé 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 7 h 40 et arriver à Varna à 10 h 30. Le deuxième vol de la rotation devait décoller de Varna à 11 h 20 et arriver à Düsseldorf à 14 h 10. Le troisième vol de la rotation était le vol en cause au principal.

10 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. European Air Charter a 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.

11 En outre, afin que les passagers de la rotation concernée ne subissent pas un temps d'attente excessivement long, European Air Charter 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 14 h 10 de Varna et est arrivé à Düsseldorf à 17 h 33. Le vol en cause au principal a été effectué par cet appareil de remplacement et a décollé à 18 h 39. NI et HZ sont arrivés à destination à 21 h 12, soit avec un retard de plus de trois heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.

12 Saisi par NI et HZ d'un recours tendant à obtenir, auprès de European Air Charter, une indemnisation en raison du retard de leur vol, à hauteur de 400 euros chacun, l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne) a rejeté, par un jugement du 19 février 2024, leur demande.

13 NI et HZ ont interjeté appel de ce jugement devant le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne), qui est la juridiction de renvoi.

14 Selon la juridiction de renvoi, 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, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, dès lors que le contrôle de sécurité des passagers aériens est une tâche qui, conformément à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 5 du LuftSiG,

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.

15 Toutefois, la juridiction de renvoi estime que la solution du litige qu'elle doit trancher 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 au principal.

16 Conformément à sa propre jurisprudence constante et à la jurisprudence de la Cour en la matière, la juridiction de renvoi estime qu'il pourrait être considéré que le retard à l'arrivée du vol en cause au principal à Varna 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.

17 La juridiction de renvoi relève toutefois qu'il pourrait en aller autrement si la cause directe de l'annulation d'un vol ou du retard important de celui-ci à l'arrivée devait être appréciée en fonction d'une mise en balance des intérêts des différents groupes de passagers concernés par la même rotation. Ainsi, dans le cas d'une reprogrammation des plans de vol tenant compte de la même manière des intérêts des différents groupes de passagers d'une même rotation, une causalité « simple » pourrait suffire pour établir le lien de causalité entre la circonstance extraordinaire et l'annulation du vol ou le retard important de celui-ci à l'arrivée.

18 Dans ces conditions, le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) Le retard d'au moins trois heures à l'arrivée d'un vol est-il directement dû à une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement [n° 261/2004] également dans le cas où le transporteur aérien effectif a décidé, relativement à un vol précédent effectué le même jour, en raison de retards importants au contrôle de sécurité, d'attendre des passagers n'ayant pas encore passé le contrôle et que le retard en résultant ne peut plus être rattrapé jusqu'au vol litigieux ?

2) Si la réponse à la première question dépend du point de savoir combien de passagers étaient présents à l'embarquement du vol précédent retardé : à partir de quel pourcentage de passagers ayant une réservation sur le vol et s'étant effectivement présentés le (surcroît de) retard du vol précédent n'est[-il] plus directement dû à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement [n° 261/2004], mais à une décision autonome du transporteur aérien relevant de sa seule maîtrise ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

19 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, 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.

20 À titre liminaire, il convient de relever que la juridiction de renvoi part de la prémisse que la défaillance du contrôle de sécurité était généralisée à l'aéroport concerné et qu'elle constituait ainsi une circonstance extraordinaire, de sorte qu'elle s'interroge uniquement sur le lien de causalité existant entre la circonstance extraordinaire ayant affecté le premier vol de la rotation et le retard à l'arrivée du vol en cause au principal.

21 D'emblée, il y a lieu de rappeler que les passagers de vols retardés peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation et qu'ils peuvent ainsi invoquer le droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement nº 261/2004 lorsqu'ils subissent, en raison d'un vol retardé, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, à savoir lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien [voir arrêt du 13 juin 2024, D. (Vice de conception du moteur), C-411/23, EU:C:2024:498, point 24 et jurisprudence citée].

22 L'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de ce dernier, exonère le transporteur aérien de cette obligation d'indemnisation s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard important à l'arrivée est dû à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises [voir arrêt du 13 juin 2024, D. (Vice de conception du moteur), C-411/23, EU:C:2024:498, point 25 et jurisprudence citée].

23 La Cour a déjà jugé qu'un transporteur aérien effectif doit pouvoir, en vue de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important ou d'annulation d'un vol, se prévaloir d'une « circonstance extraordinaire » ayant affecté un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même aéronef dans le cadre de l'avant-avant-dernière rotation de cet aéronef (voir arrêt du 22 avril 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, point 55 et jurisprudence citée).

24 Pour autant, et compte tenu non seulement de l'objectif, visé au considérant 1 du règlement nº 261/2004, de garantir un niveau élevé de protection des passagers, mais également du libellé de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, l'invocation d'une telle 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 (voir arrêt du 22 avril 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, point 56 et jurisprudence citée).

25 Il convient toutefois de relever que ni l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 ni aucune autre disposition de ce règlement ne précisent 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. Dans ces conditions, afin d'assurer une interprétation uniforme du droit de l'Union européenne, 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.

26 À ce titre, il convient de rappeler que le seul fait qu'un comportement ait constitué une condition nécessaire (condition sine qua non) de la survenance d'un dommage, en ce sens que celui-ci ne se serait pas produit en l'absence dudit comportement, ne suffit pas à établir un lien suffisamment direct de causalité au sens de la jurisprudence de l'Union (voir arrêt du 23 mai 2019, Remag Metallhandel et Jaschinsky/Commission, T-631/16, non publié, EU:T:2019:352, point 52 et jurisprudence citée).

27 Sur ce point, 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 (voir, en ce sens, arrêts du 13 décembre 2018, Union européenne/Gascogne Sack Deutschland et Gascogne, C-138/17 P et C-146/17 P, EU:C:2018:1013, point 22, et du 5 septembre 2019, Union européenne/Guardian Europe et Guardian Europe/Union européenne, C-447/17 P et C-479/17 P, EU:C:2019:672, point 32).

28 Par ailleurs, 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 [voir, en ce sens et par analogie, arrêt du 18 décembre 2025, WS e.a./Frontex (Opération de retour conjointe), C-679/23 P, EU:C:2025:976, points 151 et 152 et jurisprudence citée].

29 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.

30 En l'occurrence, il y a lieu de relever que, dans l'affaire au principal, à la suite d'une défaillance du contrôle de sécurité, 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.

31 Il en résulte que cette décision prise par le transporteur aérien d'attendre les passagers du premier vol s'est interposée entre la survenance de la circonstance extraordinaire et le retard du vol en cause au principal. 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 et, pour autant, que ladite décision ne s'imposait pas au transporteur aérien concerné, notamment au regard d'une obligation légale, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

32 Il convient de préciser qu'un tel examen ne nécessite pas de prendre en compte l'objectif du règlement nº 261/2004 visant à garantir un niveau élevé de protection de certains passagers. En effet, ainsi que l'a relevé l'avocat général au point 70 de ses conclusions, ledit objectif n'implique pas que le transporteur aérien effectue une mise en balance des intérêts des différents groupes de passagers concernés par une même rotation.

33 En outre, la Cour a déjà jugé qu'il ne saurait être admis qu'un transporteur aérien puisse, en se prévalant de l'intérêt d'autres passagers à être transportés dans un délai raisonnable, élargir sensiblement les hypothèses dans lesquelles il serait en droit de refuser de manière justifiée d'embarquer un passager. Cela aurait nécessairement pour conséquence de priver de toute protection un tel passager, ce qui irait à l'encontre de l'objectif du règlement nº 261/2004 (arrêt du 4 octobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, point 34).

34 En effet, un transporteur aérien ne saurait, en se prévalant de l'intérêt des passagers directement concernés par une circonstance extraordinaire d'être transportés dans un délai raisonnable, élargir les hypothèses dans lesquelles il pourrait être exonéré de son obligation d'indemnisation. En effet, ainsi que l'a relevé l'avocat général au point 73 de ses conclusions, 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'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

35 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la première question que l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens 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.

Sur la seconde question

36 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'est pas nécessaire de répondre à la seconde question.

Sur les dépens

37 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations au Tribunal, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (chambre préjudicielle)

dit pour droit :

L'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 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) nº 295/91,

doit être interprété en ce sens 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.

Papasavvas Półtorak Sampol Pucurull

Petrlík Valasidis

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 4 mars 2026.

Signatures