



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (neuvième chambre)

16 mai 2024\*

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) n° 261/2004 – Indemnisation des passagers aériens en cas de retard important d’un vol – Article 5, paragraphe 3 – Exonération de l’obligation d’indemnisation – Circonstances extraordinaires – Manque de personnel de l’exploitant de l’aéroport fournissant des services de chargement des bagages »

Dans l’affaire C-405/23,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne), par décision du 22 juin 2023, parvenue à la Cour le 3 juillet 2023, dans la procédure

**Touristic Aviation Services Ltd**

contre

**Flightright GmbH,**

LA COUR (neuvième chambre),

composée de M<sup>me</sup> O. Spineanu-Matei, présidente de chambre, M. S. Rodin (rapporteur) et M<sup>me</sup> L. S. Rossi, juges,

avocat général : M. A. Rantos,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour Touristic Aviation Services Ltd, par M<sup>e</sup> S. Hendrix, Rechtsanwältin,
- pour Flightright GmbH, par M<sup>es</sup> M. Michel et R. Weist, Rechtsanwälte,
- pour le gouvernement néerlandais, par M<sup>me</sup> M. K. Bulterman et M. J. M. Hoogveld, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, par M. G. von Rintelen et M<sup>me</sup> N. Yerrell, en qualité d’agents,

\* Langue de procédure : l’allemand.

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,  
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 Touristic Aviation Services Ltd (ci-après « TAS ») à Flightright GmbH au sujet de l'indemnisation réclamée par Flightright, venant aux droits de passagers aériens, à TAS, en sa qualité de transporteur aérien effectif, à la suite du retard important d'un vol.

### Le droit de l'Union

- 3 L'article 5 du règlement n° 261/2004 prévoit :

« 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 :
  - i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue,
  - ou
  - ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
  - iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

[...]

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.

[...] »

4 L'article 7, paragraphe 1, de ce règlement dispose :

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

- a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;
- 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 ;
- c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

[...] »

### **Le litige au principal et la question préjudicielle**

5 Le 4 juillet 2021, un vol au départ de l'aéroport de Cologne-Bonn (Allemagne) à destination de l'aéroport de Kos (Grèce) (ci-après le « vol en cause »), assuré par TAS, a subi un retard de 3 heures et 49 minutes à l'arrivée.

6 Ce retard a été dû au fait, premièrement, que le vol précédent avait déjà subi un retard de 1 heure et 17 minutes en raison d'un manque de personnel chargé de l'enregistrement des passagers, deuxièmement, que le chargement des bagages dans l'avion a été ralenti du fait que le personnel de l'exploitant de cet aéroport, responsable de ce service, était également en nombre insuffisant, ce qui a engendré un retard supplémentaire de 2 heures et 13 minutes, et, troisièmement, que les conditions météorologiques survenues après la fermeture des portes ont encore retardé le décollage de 19 minutes.

7 Dans ce contexte, Flightright, à laquelle un certain nombre de passagers du vol en cause ont cédé leurs droits à indemnisation, a introduit un recours devant l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne, Allemagne), tendant à la condamnation de TAS à lui verser un montant de 800 euros par passager, majoré des intérêts, au titre du règlement n° 261/2004. Flightright soutenait devant cette juridiction que le retard du vol en cause ne saurait être justifié au regard de circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement.

8 Cette juridiction a fait droit à ce recours sans examiner cette dernière question, considérant que ce retard aurait en tout état de cause pu être évité par TAS si celle-ci avait pris toutes les mesures raisonnables en vue de le pallier. En effet, dès lors que TAS faisait valoir elle-même que ce n'était que tardivement qu'elle avait obtenu des créneaux horaires pour le vol précédent, il faudrait en déduire qu'elle savait que le vol en cause subirait un retard d'au moins 3 heures. Or, TAS serait demeurée en défaut d'établir qu'elle avait alors adopté toutes les mesures raisonnables en son pouvoir pour éviter ou réduire ce retard.

9 TAS a interjeté appel de cette décision devant le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne), qui est la juridiction de renvoi. Cette dernière est d'avis que la juridiction de première instance aurait dû examiner la question de savoir si le manque de personnel de l'exploitant de l'aéroport de Cologne-Bonn, invoqué par TAS comme ayant été à l'origine du retard important du vol en cause, était constitutif d'une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

- 10 En effet, en cas de réponse affirmative à cette question, TAS ne devrait pas être tenue d'indemniser Flightright, dans la mesure où la partie du retard du vol en cause qui lui serait imputable n'atteindrait pas 3 heures. Si, en revanche, il y avait lieu de considérer que les opérations de chargement des bagages, indépendamment du fait qu'elles sont assurées par l'exploitant de l'aéroport, sont inhérentes à l'activité normale de transporteur aérien, au sens de la jurisprudence de la Cour, il en résulterait que le fait que le personnel de cet exploitant soit en nombre insuffisant ne saurait être qualifié de « circonstance extraordinaire ». Il y aurait en ce cas lieu de confirmer la condamnation de TAS, dès lors que seul le retard de 19 minutes après la fermeture des portes dû aux conditions météorologiques pourrait être pris en considération, laissant subsister un retard de plus de 3 heures imputable à TAS.
- 11 Selon la juridiction de renvoi, d'une part, le service de chargement des bagages pourrait être considéré comme étant inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien, au sens de la jurisprudence de la Cour, dans la mesure où il sert directement à l'exécution de la prestation de transport due aux passagers par le transporteur aérien concerné, indépendamment du fait que l'exécution de ce service incombe à l'exploitant de l'aéroport. D'autre part, il pourrait précisément résulter du fait que ledit service est assuré par cet exploitant, et non par ce transporteur lui-même ou par un prestataire de services désigné par lui, que le manque de personnel de chargement devrait être considéré comme constituant une « cause externe » échappant à la maîtrise dudit transporteur et ayant eu une incidence sur l'activité normale de ce dernier, ce qui justifierait qu'il soit exonéré de son obligation d'indemnisation. En effet, cette juridiction précise que, en Allemagne, ce service est assuré, en principe, par une entreprise aéroportuaire, même si la législation allemande prévoit que les usagers d'un aéroport peuvent également soit effectuer eux-mêmes les services d'assistance en escale, soit les faire effectuer par un prestataire de leur choix.
- 12 Dans ces conditions, le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :
- « L'article 5, paragraphe 3, du [règlement n° 261/2004] doit-il être interprété en ce sens qu'un manque de personnel de l'exploitant de l'aéroport ou d'une entreprise mandatée par l'exploitant de l'aéroport pour le chargement des bagages que ce dernier doit effectuer constitue une circonstance extraordinaire au sens de cette disposition qui échappe à la maîtrise et a une incidence sur l'activité normale du transporteur aérien utilisant ce service de l'exploitant de l'aéroport/de l'entreprise mandatée par ce dernier, ou le chargement des bagages par l'exploitant de l'aéroport/par une entreprise mandatée par ce dernier et un manque de personnel de chargement de celui-ci[/de celle-ci] doivent-ils être considérés comme étant inhérents à l'exercice normal de l'activité de ce transporteur aérien, de sorte qu'une exonération au titre de [ladite disposition] n'est envisageable que si la raison à l'origine du manque de personnel constitue une circonstance extraordinaire au sens de [la même] disposition ? »

### **Sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle**

- 13 Flightright excipe de l'irrecevabilité de la demande de décision préjudicielle, dans la mesure où cette dernière ne comporterait pas une information nécessaire pour pouvoir répondre à la question préjudicielle, à savoir si TAS exerce un contrôle sur l'exploitant de l'aéroport de Cologne-Bonn, responsable des opérations de chargement des bagages dans les avions, du fait de la relation contractuelle qui les lie.

- 14 Il convient de rappeler que, en vertu d'une jurisprudence constante de la Cour, il appartient au seul juge national qui est saisi du litige et qui doit assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir d'apprécier, au regard des particularités de l'affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre son jugement que la pertinence des questions qu'il pose à la Cour, lesquelles bénéficient d'une présomption de pertinence. Partant, dès lors que la question posée porte sur l'interprétation ou la validité d'une règle du droit de l'Union, la Cour est, en principe, tenue de statuer, sauf s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, si le problème est de nature hypothétique ou encore si la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile à ladite question (arrêt du 22 février 2024, Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, point 35).
- 15 En l'occurrence, bien qu'il soit exact que la juridiction de renvoi ne précise pas, dans sa demande de décision préjudicielle, si TAS exerce ou non un contrôle effectif sur l'exploitant de l'aéroport de Cologne-Bonn, cela n'empêche toutefois pas la Cour de répondre de façon utile à la question préjudicielle, en tenant compte de ces deux possibilités.
- 16 Il s'ensuit que la demande de décision préjudicielle est recevable.

### **Sur la question préjudicielle**

- 17 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que le fait que le personnel de l'exploitant de l'aéroport responsable des opérations de chargement des bagages dans les avions soit en nombre insuffisant est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition.
- 18 À cet égard, il convient de rappeler, tout d'abord, que les articles 5 et 7 du règlement n° 261/2004, lus à la lumière du principe d'égalité de traitement, doivent être interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés peuvent, d'une part, être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation prévu à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement et, d'autre part, invoquer ce droit à indemnisation lorsqu'ils subissent, en raison d'un vol retardé, une perte de temps égale ou supérieure à 3 heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination finale 3 heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien (arrêt du 25 janvier 2024, Laudamotion et Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, point 19 ainsi que jurisprudence citée).
- 19 Ainsi, en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, les passagers concernés par un vol ayant été retardé de 3 heures ou plus lors de l'arrivée à sa destination finale ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif, conformément à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement, à moins qu'ils aient été préalablement informés d'un tel retard dans les délais prévus à l'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), dudit règlement.
- 20 Toutefois, un tel retard ne donne pas droit à une indemnisation en faveur des passagers si le transporteur aérien effectif est en mesure de prouver que le retard important est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 [arrêt du 7 juillet 2022, SATA International – Azores Airlines (Défaillance du système de ravitaillement en carburant), C-308/21, EU:C:2022:533, point 19 et jurisprudence citée].

- 21 Selon une jurisprudence constante de la Cour, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, désigne des événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à la maîtrise effective de celui-ci, ces deux conditions étant cumulatives et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas [arrêt du 11 mai 2023, TAP Portugal (Décès du copilote), C-156/22 à C-158/22, EU:C:2023:393, point 18 et jurisprudence citée].
- 22 En l'occurrence, bien que le retard de plus de 3 heures constaté à l'arrivée du vol en cause soit dû à plusieurs motifs, la question préjudicielle porte exclusivement sur le retard lié à l'insuffisance du personnel affecté par l'exploitant de l'aéroport au chargement des bagages.
- 23 En premier lieu, en ce qui concerne la condition selon laquelle l'événement en cause ne doit pas être, par sa nature ou son origine, inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné, la Cour a jugé, s'agissant des opérations d'avitaillement en carburant d'un aéronef, que, même si ces opérations relèvent, en principe, de l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien, répondait à cette condition un problème survenu dans le cadre desdites opérations résultant d'une défaillance généralisée du système d'approvisionnement en carburant dont l'aéroport avait la gestion, dès lors qu'un tel événement ne peut pas être considéré comme intrinsèquement lié au fonctionnement de l'aéronef qui a effectué un vol retardé [voir, en ce sens, arrêt du 7 juillet 2022, SATA International – Azores Airlines (Défaillance du système de ravitaillement en carburant), C-308/21, EU:C:2022:533, points 22 et 23].
- 24 Il appartient à la juridiction de renvoi d'apprécier, au vu des circonstances de l'affaire au principal, si, en l'occurrence, les défaillances constatées dans les opérations de chargement des bagages doivent être considérées comme généralisées, au sens de la jurisprudence mentionnée au point précédent. Si tel était le cas, de telles défaillances ne seraient donc pas susceptibles de constituer, par leur nature ou par leur origine, un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.
- 25 En second lieu, s'agissant de la condition selon laquelle l'événement en cause doit échapper à la maîtrise effective du transporteur aérien effectif concerné, il y a lieu de rappeler que les événements dont l'origine est « interne » doivent être distingués de ceux dont l'origine est « externe » à ce transporteur aérien. Relèvent ainsi de cette notion, au titre de la survenance des événements dits « externes », ceux qui résultent de l'activité de transporteur aérien et de circonstances extérieures, plus ou moins fréquentes en pratique, mais qu'un transporteur aérien ne maîtrise pas, parce qu'elles ont pour origine un fait naturel ou celui d'un tiers, tel qu'un autre transporteur aérien ou un acteur public ou privé interférant dans l'activité aérienne ou aéroportuaire. Il en va notamment ainsi lorsque le système d'approvisionnement en carburant d'un aéroport qui est géré par l'exploitant de ce dernier ou par un tiers connaît une défaillance généralisée [voir, en ce sens, arrêt du 7 juillet 2022, SATA International – Azores Airlines (Défaillance du système de ravitaillement en carburant), C-308/21, EU:C:2022:533, points 25 et 26].
- 26 En l'occurrence, la juridiction de renvoi précise que le chargement des bagages dans l'avion de TAS a été ralenti en raison de l'insuffisance du personnel affecté à ces opérations par l'exploitant de l'aéroport de Cologne-Bonn.

- 27 Il appartient à cette juridiction d'apprécier, au vu des circonstances de l'affaire au principal, si les défaillances constatées dans les opérations de chargement des bagages à l'aéroport de Cologne-Bonn ont échappé à la maîtrise de TAS. À cet égard, il y a lieu de relever que tel ne serait notamment pas le cas si TAS était habilitée à exercer un contrôle effectif sur l'exploitant de cet aéroport.
- 28 Dans l'hypothèse où la juridiction de renvoi estimerait que le retard important du vol en cause était effectivement dû à des circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, il lui appartiendra encore d'apprécier, eu égard à l'ensemble des circonstances du litige au principal et aux éléments de preuve apportés par le transporteur aérien concerné, si celui-ci a démontré que ces circonstances n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises et qu'il a adopté les mesures adaptées à la situation à même d'obvier aux conséquences de celle-ci, sauf à consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent [voir, en ce sens, arrêt du 7 juillet 2022, SATA International – Azores Airlines (Défaillance du système de ravitaillement en carburant), C-308/21, EU:C:2022:533, point 27].
- 29 À cet égard, il y aurait lieu de considérer que ledit transporteur aérien était en mesure d'éviter le retard constaté dans le chargement des bagages, par exemple, s'il lui était possible de recourir pour cette opération aux services d'un autre prestataire, disposant de capacités suffisantes pour fournir ces services sans retard, au moment où il savait ou aurait dû savoir que l'exploitant de l'aéroport ne disposait pas de telles capacités.
- 30 Eu égard à l'ensemble des motifs qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que le fait que le personnel de l'exploitant de l'aéroport responsable des opérations de chargement des bagages dans les avions soit en nombre insuffisant est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition. Toutefois, afin de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers prévue à l'article 7 de ce règlement, le transporteur aérien dont le vol a connu un retard important en raison d'une telle circonstance extraordinaire est tenu de démontrer que cette circonstance n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises et qu'il a adopté les mesures adaptées à la situation à même d'obvier aux conséquences de celle-ci.

### **Sur les dépens**

- 31 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 à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (neuvième chambre) dit pour droit :

**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,**

**doit être interprété en ce sens que :**

**le fait que le personnel de l'exploitant de l'aéroport responsable des opérations de chargement des bagages dans les avions soit en nombre insuffisant est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition. Toutefois, afin de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers prévue à l'article 7 de ce règlement, le transporteur aérien dont le vol a connu un retard important en raison d'une telle circonstance extraordinaire est tenu de démontrer que cette circonstance n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises et qu'il a adopté les mesures adaptées à la situation à même d'obvier aux conséquences de celle-ci.**

Signatures