ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

30 octobre 2025 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) no 261/2004 – Article 6 – Notion de “retard d’un vol” – Report d’un vol annoncé au préalable par le transporteur aérien avec confirmation des nouvelles heures de départ et d’arrivée – Article 5, paragraphe 1, sous c), et article 7, paragraphe 1 – Droit à indemnisation des passagers en cas de retard de trois heures ou plus à l’arrivée d’un vol – Notion d’“heure d’arrivée prévue” – Détermination de la durée du retard »

Dans l’affaire C-558/24,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Landshut (tribunal régional de Landshut, Allemagne), par décision du 31 juillet 2024, parvenue à la Cour le 16 août 2024, dans la procédure

Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik AS

contre

Myflyright GmbH,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M^me^ O. Spineanu-Matei, présidente de chambre, MM. S. Rodin et N. Piçarra (rapporteur), juges,

avocat général : M^me^ T. Ćapeta,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik AS, par M^e^ S. Hendrix, Rechtsanwältin,

– pour Myflyright GmbH, par M^e^ J.-P. von Hagen, Rechtsanwalt,

– pour la Commission européenne, par M. B.-R. Killmann et M^me^ N. Yerrell, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocate générale entendue, 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 1, sous c), et de l’article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n^o^ 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^o^ 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik AS (ci-après « Corendon Airlines »), un transporteur aérien, à Myflyright GmbH, une société d'assistance juridique aux passagers aériens, au sujet d'une demande d'indemnisation introduite sur le fondement du règlement n° 261/2004, à la suite d'un retard important d'un vol à l'arrivée à sa destination finale.

Le cadre juridique

3 Aux termes des considérants 1, 2 et 4 du règlement n° 261/2004 :

« (1) L'action de la Communauté [européenne] 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.

(2) Le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers.

[...]

(4) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par [le règlement (CEE) nº 295/91 du Conseil, du 4 février 1991, établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers (JO 1991, L 36, p. 5)], à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé. »

4 En vertu de l'article 2 du règlement n° 261/2004, intitulé « Définitions » :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

l) "annulation", le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué. »

5 L'article 5 de ce règlement, intitulé « Annulations », prévoit, à son paragraphe 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 [ne] soient informés de l'annulation du vol :

[...]

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. »

6 L'article 6 dudit règlement, intitulé « Retards », dispose, à son paragraphe 1 :

« Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue :

a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou

[...],

les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif :

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et

ii) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et

iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a). »

7 L'article 7 du même règlement, intitulé « Droit à indemnisation », prévoit, 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 ;

[...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 Quatre passagers aériens, en possession d'une confirmation de réservation auprès de Corendon Airlines pour un vol au départ de Munich (Allemagne) à 10 h 20 (heure locale) et une arrivée à Antalya (Turquie) à 14 h 20 (heure locale) le 2 août 2022, 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 11 h 20 (heure locale), ce qui entraînerait un report de l'heure d'arrivée de celui-ci à 15 h 20 (heure locale).

9 Le 2 août 2022, le décollage n'a toutefois eu lieu qu'à 14 h 37 (heure locale), ces passagers étant finalement arrivés à destination à 18 h 16 (heure locale).

10 Myflyright, à laquelle lesdits passagers avaient cédé leurs droits à indemnisation, a introduit un recours devant l'Amtsgericht Erding (tribunal de district d'Erding, Allemagne), en vue d'obtenir une indemnisation d'un montant total de 1 600 euros, soit 400 euros par passager, sur le fondement, notamment, des articles 5 et 7 du règlement n° 261/2004.

11 Par un jugement du 30 août 2023, cette juridiction a fait droit à ce recours, jugeant que le report d'une heure des horaires de vol constituait non pas une « annulation », au sens de l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004, mais un retard dont la durée devait être déterminée sur la base des horaires de vol initiaux.

12 Corendon Airlines a interjeté appel de ce jugement devant le Landgericht Landshut (tribunal régional de Landshut, Allemagne), qui est la juridiction de renvoi, faisant valoir que, en l'occurrence, la durée de ce retard devait être déterminée en prenant en considération les horaires de vol figurant dans la nouvelle confirmation de réservation, et non les horaires de vol initiaux.

13 En revanche, la juridiction de renvoi estime que la durée du retard en cause au principal doit être déterminée en prenant en considération l'heure d'arrivée initialement prévue, dès lors que, pour les passagers concernés, seul importe de savoir si le vol est arrivé en retard par rapport à cette heure. Selon elle, la prise en considération de l'heure d'arrivée du vol indiquée dans la nouvelle confirmation de

réservation, afin de déterminer la durée du retard, outre qu'elle relève d'une « approche purement formelle », est contraire à l'objectif du règlement n° 261/2004, visant notamment à garantir un niveau élevé de protection des passagers concernés par l'annulation ou le retard important de leur vol. De plus, une telle approche permettrait au transporteur aérien de retarder l'heure d'arrivée d'un vol sans en être tenu pour responsable, en émettant à la dernière minute de nouvelles confirmations de réservation avec l'indication des reports de vol.

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

« 1) 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 ?

2) Si c'est l'heure d'arrivée modifiée qui est déterminante :

a) Importe-t-il de savoir combien de temps avant l'heure de départ initiale le passager est informé du report du vol ? Est-il notamment important de savoir si les délais mentionnés à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement [n° 261/2004] pour la nouvelle arrivée sont effectivement respectés pour que le transporteur aérien effectif puisse s'exonérer de l'obligation d'indemnisation ?

b) Si cette question appelle une réponse affirmative, le passager a-t-il – le cas échéant, à quelles conditions – droit à une indemnisation au titre des articles 5 et 7 du règlement [n° 261/2004] lorsqu'il y a, par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, un retard important à l'arrivée ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

15 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que, 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 ou celle figurant dans cette nouvelle confirmation de réservation.

16 Il importe de relever, en premier lieu, que la notion de « retard » d'un vol n'est pas définie par le règlement nº 261/2004, contrairement à celle d'« annulation », sur laquelle porte l'article 5 de ce règlement et qui est définie à l'article 2, sous l), dudit règlement, comme étant « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué ».

17 S'agissant de la notion de « retard » d'un vol, la Cour a précisé, d'une part, qu'il y a « retard », au sens de l'article 6 du règlement nº 261/2004, si un vol est effectué conformément à la programmation initialement prévue, mais que l'heure effective de son départ est retardée par rapport à l'heure de départ initialement prévue (voir, en ce sens, arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 32). Elle a jugé, d'autre part, qu'il serait contraire à l'acception courante des termes de ce règlement et à l'économie de celui-ci de qualifier d'annulation, au sens de l'article 2, sous l), dudit règlement, le seul report de l'heure effective du départ d'un vol, sans aucune autre modification (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2021, Corendon Airlines, C-395/20, EU:C:2021:1041, point 22).

18 La Cour a, par ailleurs, précisé que le règlement nº 261/2004 ne fait pas dépendre la qualification de vol « annulé », au sens de son article 5, ou de vol « retardé », au sens de son article 6, de la seule

annonce préalable du report de l'heure de départ du vol concerné (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2021, Corendon Airlines, C-395/20, EU:C:2021:1041, point 21).

19 En l'occurrence, il ressort de la décision de renvoi que les passagers concernés ont été informés, la veille de leur départ, du report de l'heure de départ de leur vol et qu'une nouvelle confirmation de réservation leur a été transmise, indiquant de nouveaux horaires, sans aucune modification des aéroports de départ ou d'arrivée ni du numéro du vol sur lequel ces passagers ont été transportés. Ces éléments caractérisent ainsi un « retard », au sens de l'article 6 du règlement nº 261/2004, tel qu'interprété aux points 17 et 18 du présent arrêt.

20 En second lieu, les articles 5 et 7 du règlement nº 261/2004, lus à la lumière du considérant 2 de ce règlement et 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 cet article 7, paragraphe 1. D'autre part, ces passagers peuvent invoquer un tel droit à indemnisation lorsqu'ils subissent, en raison d'un vol retardé, une perte de temps irréversible égale ou supérieure à trois heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien (voir, en ce sens, arrêt du 25 janvier 2024, Laudamotion et Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, points 19 et 21 ainsi que jurisprudence citée).

21 Ce retard de trois heures, en tant que condition d'obtention d'une indemnisation, a été défini en prenant en compte que l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement nº 261/2004 permet aux transporteurs aériens, dans le cadre spécifique du réacheminement des passagers à la suite d'une annulation in extremis d'un vol, d'avancer l'heure de départ des passagers d'un maximum d'une heure et de retarder leur arrivée de moins de deux heures (voir, en ce sens, arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 31).

22 Il résulte ainsi des deux points précédents du présent arrêt que, lorsque le retard subi à l'arrivée du vol est d'une durée égale ou supérieure à trois heures, les passagers concernés disposent, à l'instar des passagers dont le vol initial a été annulé, et auxquels le transporteur aérien n'est pas en mesure de proposer un réacheminement dans les conditions prévues à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement nº 261/2004, d'un droit à indemnisation, sur le fondement de l'article 7 de ce règlement, étant donné qu'ils subissent également une perte de temps irréversible (arrêt du 4 septembre 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, point 19 et jurisprudence citée).

23 En l'occurrence, il y a lieu de relever que, si la durée du retard subi par les passagers concernés à l'arrivée à leur destination est déterminée en prenant en considération l'heure d'arrivée initialement prévue, ces passagers pourront se prévaloir d'un droit à indemnisation, dans la mesure où, ainsi qu'il ressort de la décision de renvoi, ils auraient subi, à compter de l'heure d'arrivée initialement prévue, un retard supérieur à trois heures. En revanche, si la durée de ce retard devait être déterminée sur la base de l'heure d'arrivée indiquée dans la nouvelle confirmation de réservation, lesdits passagers ne pourraient pas prétendre à une telle indemnisation, étant donné que, dans cette hypothèse, le retard à l'arrivée serait inférieur à trois heures.

24 Or, rien dans le libellé des dispositions du règlement nº 261/2004 dont l'interprétation est demandée 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.

25 Cette manière de déterminer la durée du retard en cause se trouve corroborée, d'une part, par les objectifs du règlement nº 261/2004 visant à garantir un niveau élevé de protection des passagers, en tenant pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général, tels qu'énoncés au considérant 1 de ce règlement. D'autre part, elle est corroborée par le considérant 4 dudit règlement, qui exprime la volonté du législateur de l'Union de « relever » les normes de protection fixées par le règlement précédent, à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

26 En revanche, 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. Or, cela irait à l'encontre de l'objectif principal poursuivi par le règlement nº 261/2004, visant à garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, objectif qui commande d'interpréter de manière large les droits reconnus à ces derniers (voir, en ce sens, arrêt du 29 février 2024, Eventmedia Soluciones, C-11/23, EU:C:2024:194, point 33).

27 Contrairement à ce que soutient Corendon Airlines, 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.

28 Eu égard à l'ensemble des motifs qui précèdent, il convient de répondre à la première question que l'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que, 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.

Sur la seconde question

29 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la seconde question.

Sur les dépens

30 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 (huitième chambre) dit pour droit :

L'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, 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,

doivent être interprétés en ce sens que :

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 réservationaux 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.

Signatures

---

* Langue de procédure : l'allemand.