ARRÊT DU TRIBUNAL (cinquième chambre, siégeant avec cinq juges)

21 janvier 2026 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Indemnisation des passagers en cas de retard important ou d'annulation d'un vol – Exonération – Circonstances extraordinaires – Article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) no 261/2004 – Décision relative à la gestion du trafic aérien – Attribution de créneaux horaires de départ retardés en raison de mauvaises conditions météorologiques – Invocabilité pour un vol postérieur à celui affecté de la survenance d'une circonstance extraordinaire »

Dans l'affaire T-134/25,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie, Pologne), par décision du 21 novembre 2024, parvenue à la Cour le 12 février 2025, dans la procédure

D S.A.

contre

P S.A.,

LE TRIBUNAL (cinquième chambre, siégeant avec cinq juges),

composé de M. M. Sampol Pucurull, président, M^me^ T. Pynnä (rapporteure), M. J. Laitenberger, M^me^ M. Stancu et M. W. Valasidis, juges,

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

greffier : M. V. Di Bucci,

vu la transmission par la Cour de la demande préjudicielle au Tribunal le 25 février 2025, 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,

vu la phase écrite de la procédure,

considérant les observations présentées :

– pour D, par M^e^ P. P. Gad, adwokat,

– pour P, par M^e^ E. Uznańska, adwokatka,

– pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna et M^me^ D. Lutostańska, en qualité d'agents,

– pour la Commission européenne, par M^mes^ B. Sasinowska et N. Yerrell, en qualité d'agentes,

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 D S.A., une société commerciale, à P S.A., une société de transport aérien, au sujet du refus de cette dernière d'indemniser une passagère dont le vol avait subi un retard important et qui avait cédé son droit à une indemnisation forfaitaire à D.

Cadre juridique

3 Les considérants 1, 14 et 15 du règlement n° 261/2004 énoncent ce qui suit :

« (1) L'action de [l'Union] 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 n° 261/2004 dispose ce qui suit :

« 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, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 prévoit ce qui suit :

« 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).

[...] »

Litige au principal et questions préjudicielles

6 A était passagère du vol LO 6110 Izmir-Varsovie du 25 juillet 2023.

7 L'avion devant effectuer le vol LO 6110 devait décoller de l'aéroport d'Izmir (Turquie) à 18 h 20 UTC et atterrir à Varsovie à 21 h 10 UTC.

8 En réalité, le vol LO 6110 a décollé à 21 h 40 UTC et a atterri le lendemain à 00 h 17 UTC, soit avec un retard à l'arrivée de plus de trois heures.

9 Le vol LO 6110 était précédé par le vol LO 6111, effectué au moyen du même avion dans le cadre d'une « rotation ». L'avion devant effectuer le vol LO 6111 devait décoller de Katowice (Pologne) à 14 h 55 UTC et atterrir à Izmir à 17 h 20 UTC. À 12 h 55 UTC, le transporteur aérien concerné 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 le vol LO 6111 s'était vu finalement attribuer un créneau pour son départ à 16 h 30. 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. À 15 h 04 UTC, le même transporteur 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 vol LO 6111 de partir plus tôt. En définitive, ce vol a décollé à 16 h 02 UTC et atterri à 18 h 32 UTC, soit avec un retard à l'arrivée d'une heure et douze minutes.

10 Après l'atterrissage à Izmir, une défaillance technique a été constatée sur l'avion. Sa réparation a duré deux heures et huit minutes.

11 Le 26 juillet 2023, D a acquis auprès de la passagère A du vol LO 6110 son droit à une indemnisation forfaitaire.

12 Devant la juridiction de renvoi, le Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie, Pologne), D a réclamé à P, le transporteur aérien ayant effectué le vol LO 6110, le versement d'un montant de 400 euros, majoré des intérêts de retard légaux à compter du 17 août 2023 et jusqu'à la date de versement.

13 La juridiction de renvoi constate que, si la perte de temps résultant des mesures de gestion des flux de trafic aérien imposées au transporteur concerné devait être déduite de la durée totale du retard, le vol LO 6110 accuserait un retard de moins de trois heures. Elle s'interroge cependant sur la possibilité de qualifier les décisions relatives aux attributions de créneaux horaires retardés, telles que celles en cause dans l'affaire au principal, de « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n^{o} 261/2004.

14 Selon la juridiction de renvoi, 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.

15 Dans ces conditions, le Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles

suivantes :

« 1) L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que toute décision relative à la gestion du trafic aérien, quelle que soit sa durée, même si elle n'entraîne pas, en soi, un retard d'au moins trois heures, constitue une circonstance extraordinaire ?

2) Si les décisions relatives à la gestion du trafic aérien ne constituent pas toutes une circonstance extraordinaire, la juridiction nationale doit-elle examiner la raison qui sous-tend de telles décisions, par exemple des mauvaises conditions météorologiques réduisant la capacité des secteurs sur la route du vol, et est-elle alors en droit d'apprécier s'il s'agit d'une circonstance extraordinaire ?

3) Si le vol d'un passager est retardé de plus de trois heures, y compris parce qu'une décision relative à la gestion du trafic aérien a été adoptée pour le vol qui précédait immédiatement le vol du passager au motif que la capacité des secteurs sur la route du vol était réduite en raison de mauvaises conditions météorologiques, cette décision relative à la gestion du trafic aérien constitue-t-elle une circonstance extraordinaire ?

4) Dans ce cas de figure, la décision relative à la gestion du trafic aérien doit-elle concerner directement le vol retardé ou peut-elle concerner un vol antérieur de la rotation ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur les première et deuxième questions

16 Par ses première et deuxième questions, qu'il convient d'examiner conjointement, 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 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 ».

17 Afin de répondre à ces questions, il convient de déterminer, en premier lieu, si toute décision relative à la gestion du trafic aérien constitue une « circonstance extraordinaire ».

18 À cet égard, il y a lieu de rappeler d'emblée 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 n° 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 concerné [voir arrêt du 13 juin 2024, D. (Vice de conception du moteur), C-411/23, EU:C:2024:498, point 24 et jurisprudence citée].

19 L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de ce dernier, exonère le transporteur aérien concerné de son 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].

20 Dès lors que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 constitue une dérogation au principe du droit à indemnisation des passagers et compte tenu de l'objectif poursuivi par le règlement n° 261/2004, qui est d'assurer, ainsi qu'il ressort du considérant 1 de ce règlement, un niveau élevé de protection des passagers, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, doit faire l'objet d'une interprétation stricte [voir arrêt du 13 juin 2024, D. (Vice de conception du moteur), C-411/23, EU:C:2024:498, point 26 et jurisprudence citée].

21 À cet égard, il y a lieu de rappeler que 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 [voir arrêt du 13 juin 2024, D. (Vice de conception du moteur), C-411/23, EU:C:2024:498, point 27 et jurisprudence citée].

22 En outre, la Cour a déjà eu l'occasion de préciser que même les circonstances visées au considérant 14 du règlement n° 261/2004 comme exemples de circonstances susceptibles de constituer des « circonstances extraordinaires » (instabilité politique, conditions météorologiques, risques liés à la sécurité, défaillances imprévues, grèves) n'étaient pas nécessairement et automatiquement des causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation des passagers concernés par l'annulation d'un vol prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 et que, en conséquence, il convenait d'apprécier, au cas par cas, si elles remplissaient les deux conditions cumulatives rappelées au point 21 ci-dessus (voir arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a., C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258, point 34 et jurisprudence citée).

23 Il s'ensuit que la jurisprudence rappelée aux points 20 à 22 ci-dessus, selon laquelle la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, doit faire l'objet d'une interprétation stricte et selon laquelle les conditions cumulatives devant être satisfaites pour que des événements puissent être qualifiés de « circonstances extraordinaires » doivent faire l'objet d'une appréciation au cas par cas, exclut que toute décision relative à la gestion du trafic aérien constitue une « circonstance extraordinaire ».

24 Ce constat n'est pas remis en question par le considérant 15 du règlement n° 261/2004, qui 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 ». En effet, ainsi que D et la Commission européenne l'ont relevé dans leurs observations écrites, le transporteur aérien lui-même peut avoir contribué à la prise de certaines décisions relatives à la gestion du trafic aérien.

25 Il s'ensuit que toute décision relative à la gestion du trafic aérien ne constitue pas en soi une « circonstance extraordinaire ».

26 Dès lors, il convient d'apprécier, en deuxième lieu, si et dans quelle mesure une décision relative à la gestion du trafic aérien est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, tel qu'interprété par la Cour dans sa jurisprudence rappelée au point 21 ci-dessus.

27 Premièrement, il convient de déterminer si une décision relative à la gestion du trafic aérien est susceptible de constituer, par sa nature ou par son origine, un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

28 À cet égard, il y a lieu de relever que, par définition, une décision relative à la gestion du trafic aérien ne peut être considérée comme étant intrinsèquement liée au fonctionnement de l'aéronef ayant effectué le vol retardé (voir, en ce sens et par analogie, arrêt du 26 juin 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, point 18). En outre, une telle décision ne fait pas partie de l'activité du transporteur aérien concerné, mais relève des activités et de la compétence des services de la gestion du trafic aérien.

29 Partant, une telle circonstance ne saurait être considérée comme inhérente, par sa nature ou son origine, à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

30 Deuxièmement, il convient d'apprécier si une décision relative à la gestion du trafic aérien doit être regardée comme constituant un événement échappant entièrement à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, à savoir comme un événement sur lequel ledit transporteur n'a aucun contrôle (voir, en ce sens, arrêt du 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, point 36).

31 À cet égard, il ressort de la jurisprudence de la Cour relative à la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, que les événements dont l'origine est « interne » doivent être distingués de ceux dont l'origine est « externe » au transporteur aérien concerné, seuls ces derniers étant susceptibles d'échapper à la maîtrise effective de ce transporteur. Relèvent de la notion d'« événements d'origine externe » ceux qui résultent de l'activité de transporteur aérien et de circonstances extérieures, plus ou moins fréquentes en pratique, mais que le transporteur aérien concerné ne maîtrise pas parce qu'elles ont pour origine le fait d'un tiers, tel qu'un autre transporteur aérien ou un acteur public ou privé interférant dans l'activité aérienne ou aéroportuaire [voir arrêt du 13 juin 2024, D. (Vice de conception du moteur), C-411/23, EU:C:2024:498, point 38 et jurisprudence citée].

32 Relèvent ainsi de la notion de « circonstances extraordinaires », au titre de la survenance de tels événements « externes », la collision entre un aéronef et un volatile, l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile se trouvant sur la piste d'un aéroport, la présence d'essence sur la piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, une collision entre le gouvernail de profondeur d'un aéronef en position de stationnement et l'ailerette de l'aéronef d'une autre compagnie aérienne, causée par le déplacement de ce dernier, mais aussi un vice caché de fabrication, ou encore des actes de sabotage ou de terrorisme (voir arrêt du 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, point 40 et jurisprudence citée).

33 En ce qui concerne les décisions relatives à la gestion du trafic aérien, il convient de considérer que, sous réserve que le transporteur aérien concerné n'ait pas contribué à la prise de ces décisions, elles échappent à sa maîtrise effective dans la mesure où la gestion du trafic aérien ne relève aucunement de la compétence dudit transporteur, que les décisions relatives à la gestion du trafic aérien prises par les services compétents constituent le fait d'un tiers et qu'elles s'imposent au transporteur aérien concerné (voir, en ce sens et par analogie, arrêt du 26 juin 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, point 20). En effet, celui-ci est tenu de s'y conformer, même lorsqu'il est prêt à effectuer le vol, comme c'était le cas dans l'affaire au principal.

34 Dans ce contexte, la circonstance pertinente n'est pas le motif de la décision relative à la gestion du trafic aérien (à savoir, dans l'affaire au principal, de mauvaises conditions météorologiques réduisant la capacité des secteurs sur la route du vol), mais cette décision elle-même, dans la mesure où c'est celle-ci qui affecte, de manière externe, l'exécution du vol prévu.

35 En revanche, si le transporteur aérien lui-même a contribué à la prise d'une décision relative à la gestion du trafic aérien, comme cela pourrait par exemple être le cas s'il avait demandé l'attribution d'un nouveau créneau en raison de sa propre indisponibilité opérationnelle (voir point 24 ci-dessus), ladite décision ne peut pas être qualifiée d'« événement d'origine externe ».

36 Il s'ensuit qu'une décision relative à la gestion du trafic aérien est 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, ce qu'il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier.

37 En troisième et dernier lieu, il convient de déterminer si une décision relative à la gestion du trafic aérien peut constituer une « circonstance extraordinaire » même si elle n'entraîne pas, en elle-même, un retard d'au moins trois heures.

38 À cet égard, il ressort de la jurisprudence que l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de ce règlement, doit être interprété en ce sens que, dans l'hypothèse d'un retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée trouvant son origine non seulement dans une circonstance extraordinaire, qui n'aurait pas pu être évitée par des mesures adaptées à la situation et qui a fait l'objet, de la part du transporteur aérien concerné, de toutes les mesures raisonnables à même d'obvier aux conséquences de celle-ci, mais également dans une autre circonstance ne relevant pas de cette catégorie, le retard imputable à cette première circonstance doit être retranché du temps total de retard à l'arrivée du vol concerné afin d'apprécier si le retard à l'arrivée de ce vol doit faire l'objet de

l'indemnisation prévue à l'article 7 de ce règlement (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 54).

39 La jurisprudence rappelée au point 38 ci-dessus implique qu'un événement peut constituer une « circonstance extraordinaire » même s'il n'a pas entraîné en lui-même un retard d'au moins trois heures.

40 Il s'ensuit 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.

41 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre aux première et deuxième questions que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'une décision relative à la gestion du trafic aérien est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition, indépendamment de la durée du retard qu'elle entraîne et 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 a contribué à la prise de cette décision, ce qu'il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier.

Sur les troisième et quatrième questions

42 Par ses troisième et quatrième questions, qu'il convient d'examiner conjointement, la juridiction de renvoi demande en substance 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.

43 À cet égard, il ressort de la jurisprudence que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que, en vue de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important ou d'annulation d'un vol qu'il a effectué, un transporteur aérien peut se prévaloir d'une « circonstance extraordinaire » ayant affecté un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même aéronef, à condition qu'il existe un lien de causalité directe entre la survenance de cette circonstance et le retard ou l'annulation du vol ultérieur, 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 le transporteur aérien concerné (arrêts du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, point 55, et du 22 avril 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, point 57).

44 En outre, en ce qui concerne les décisions relatives à la gestion du trafic aérien, il convient d'observer, à l'instar de la Commission, que le considérant 15 du règlement n° 261/2004, qui 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 [...] d'un ou de plusieurs vols de cet avion », requiert que la décision relative à la gestion du trafic aérien concerne non pas un vol précis, mais un avion précis.

45 Dans ces conditions, il convient de répondre aux troisième et quatrième questions que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que, s'il est établi par ailleurs que cette décision échappait à sa maîtrise effective, un transporteur aérien peut se prévaloir, en tant que « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition, 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.

Sur les dépens

46 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 (cinquième chambre, siégeant avec cinq juges)

dit pour droit :

1) 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 :

une décision relative à la gestion du trafic aérien est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition, indépendamment de la durée du retard qu'elle entraîne et 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 a contribué à la prise de cette décision, ce qu'il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier.

2) L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004

doit être interprété en ce sens que :

s'il est établi par ailleurs que cette décision échappait à sa maîtrise effective, un transporteur aérien peut se prévaloir, en tant que « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition, 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.

Sampol Pucurull Pynnä Laitenberger

Stancu Valasidis

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 21 janvier 2026.

Signatures

---

* Langue de procédure : le polonais.