



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne  
**COMMUNIQUE DE PRESSE n° 68/20**

Luxembourg, le 11 juin 2020

Arrêt dans l'affaire C-74/19  
Transportes Aéreos Portugueses

**Le comportement perturbateur d'un passager aérien peut constituer une « circonstance extraordinaire » susceptible d'exonérer le transporteur de son obligation d'indemnisation pour l'annulation ou le retard important du vol concerné ou d'un vol suivant opéré par lui-même au moyen du même aéronef**

*Le transporteur aérien doit néanmoins, au titre des mesures raisonnables qu'il doit adopter en vue de se libérer de son obligation d'indemnisation, assurer le réacheminement des passagers dans les meilleurs délais, par le biais d'autres vols directs ou indirects opérés éventuellement par d'autres transporteurs aériens*

**Dans l'arrêt Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19), rendu le 11 juin 2020, la Cour a précisé les notions de « circonstances extraordinaires » et de « mesures raisonnables » au sens du règlement n° 261/2004<sup>1</sup> (ci-après le « règlement sur les droits des passagers aériens »). Ainsi, elle a jugé que, sous certaines conditions, le comportement perturbateur d'un passager ayant entraîné un déroutement de l'aéronef, à l'origine du retard du vol, constitue une « circonstance extraordinaire », et qu'un transporteur aérien effectif peut se prévaloir de cette « circonstance extraordinaire » ayant affecté non pas le vol annulé ou retardé mais un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même aéronef. La Cour a également considéré que le réacheminement d'un passager par le transporteur aérien au moyen du vol suivant opéré par lui-même et conduisant ce passager à arriver le lendemain du jour initialement prévu ne constitue une « mesure raisonnable » libérant ce transporteur de son obligation d'indemnisation que si certaines conditions sont remplies.**

Le litige au principal oppose un passager au transporteur aérien Transportes Aéreos Portugueses (TAP) au sujet du refus de ce dernier d'indemniser ce passager dont le vol en correspondance a subi un retard important à l'arrivée à sa destination finale. Le transporteur aérien avait refusé de faire droit à la demande d'indemnisation au motif que le retard du vol concerné trouvait son origine dans le comportement perturbateur d'un passager intervenu sur un vol précédent opéré au moyen du même aéronef et ayant entraîné un déroutement de l'aéronef, et que cette circonstance devait être qualifiée d'« extraordinaire » au sens du règlement sur les droits des passagers aériens<sup>2</sup>, qui l'exonérait de son obligation d'indemnisation prévue par ce même règlement<sup>3</sup>.

Le Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (tribunal d'arrondissement de Lisbonne, Portugal), saisi de l'affaire, avait des doutes sur la qualification juridique de la circonstance à l'origine de ce retard, sur le point de savoir si un transporteur aérien peut se prévaloir d'une telle circonstance lorsque celle-ci a affecté l'aéronef ayant effectué le vol concerné, mais à l'occasion d'un vol préalable à ce dernier, ainsi que sur le caractère raisonnable des mesures mises en œuvre par ce transporteur.

À cet égard, la Cour a rappelé que le transporteur aérien n'est pas obligé d'indemniser les passagers s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée est dû à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pas pu être

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

<sup>3</sup> Article 5, paragraphe 1, sous c), et article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004.

évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises et, en cas de survenance de telles circonstances, qu'il a adopté les mesures adaptées à la situation en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait afin d'éviter que celle-ci conduise à l'annulation ou au retard important du vol concerné, sans pour autant que des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise puissent lui être imposés.

En premier lieu, la Cour a rappelé que peuvent être qualifiés de « **circonstances extraordinaires** », au sens du règlement sur les droits des passagers aériens, les événements qui, par leur nature ou par 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. De telles circonstances **peuvent se produire, en particulier, en cas de risques liés à la sécurité.**

Après avoir relevé que **le comportement perturbateur d'un passager ayant entraîné un déroutement de l'aéronef met effectivement en cause la sécurité du vol concerné**, la Cour a estimé, d'une part, que **le comportement en cause n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien**. D'autre part, **un tel comportement n'est, en principe, pas maîtrisable par ce dernier**, dès lors que, premièrement, le comportement d'un passager et ses réactions aux demandes de l'équipage ne sont pas prévisibles et, deuxièmement, à bord d'un aéronef, le commandant comme l'équipage ne disposent que de moyens limités pour maîtriser un tel comportement.

**Toutefois**, la Cour a précisé que **le comportement en cause ne saurait être** considéré comme échappant à la maîtrise effective du transporteur aérien effectif concerné et, partant, **qualifié de « circonstance extraordinaire »**, **s'il apparaît que le transporteur a contribué à la survenance du comportement ou s'il avait été en mesure de l'anticiper et de prendre les mesures appropriées à un moment où il pouvait le faire sans conséquences importantes sur le déroulement du vol concerné**, en se fondant sur des signes avant-coureurs d'un tel comportement. Tel peut être notamment le cas si le transporteur aérien a procédé à l'embarquement d'un passager présentant des troubles du comportement déjà avant, voire pendant l'embarquement.

En deuxième lieu, la Cour a précisé qu'**un transporteur aérien 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, à la condition 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**, ce qu'il appartient à la juridiction nationale d'apprécier au regard des éléments de fait à sa disposition et en tenant notamment compte des modalités d'exploitation de l'aéronef concerné.

En troisième lieu, la Cour a considéré que, **en cas de survenance d'une « circonstance extraordinaire »**, **le transporteur aérien**, qui entend s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers, **doit mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition pour assurer un réacheminement raisonnable, satisfaisant et dans les meilleurs délais, au nombre desquels figure la recherche d'autres vols directs ou indirects opérés éventuellement par d'autres transporteurs aériens appartenant ou non à la même alliance aérienne et arrivant à un horaire moins tardif que le vol suivant du transporteur aérien concerné.**

Par conséquent, **le transporteur aérien ne saurait être considéré comme ayant mis en œuvre tous les moyens dont il disposait en se limitant à offrir au passager concerné un réacheminement vers sa destination finale par le vol suivant opéré par lui-même et arrivant à destination le lendemain du jour initialement prévu pour son arrivée, sauf s'il n'existe aucun siège disponible sur un autre vol direct ou indirect permettant à ce passager d'atteindre sa destination finale à un horaire moins tardif que le vol suivant du transporteur aérien concerné ou que la réalisation d'un tel réacheminement constitue pour ce transporteur aérien un sacrifice insupportable au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent.**

---

**RAPPEL** : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

---

*Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.*

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Antoine Briand 📞 (+352) 4303 3205.