



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 132/25

Luxembourg, le 16 octobre 2025

Arrêt de la Cour dans l'affaire C-399/24 | AirHelp Germany (Avion frappé par la foudre)

Un impact de foudre sur un avion peut constituer une circonstance extraordinaire

Il constitue une circonstance extraordinaire pouvant libérer la compagnie aérienne de l'obligation de payer une indemnisation pour annulation ou retard important lorsqu'il entraîne des inspections de sécurité obligatoires qui conduisent à la remise en service tardive de l'avion

Peu avant son atterrissage à Iași (Roumanie), un avion d'Austrian Airlines a été frappé par la foudre. En raison des inspections de sécurité obligatoires qui se sont ensuivies, cet avion ne pouvait assurer, comme planifié, le vol suivant vers Vienne (Autriche).

Un passager qui devait prendre ce vol est arrivé à Vienne, par un vol de remplacement, avec un retard de plus de sept heures. Il a cédé la créance potentielle née de ce retard à AirHelp, qui demande devant les juridictions autrichiennes une indemnisation de 400 euros à Austrian Airlines.

Austrian Airlines estime que l'impact de foudre, suivi d'inspections de sécurité obligatoires, constitue une circonstance extraordinaire. De plus, elle aurait pris toutes les mesures raisonnables pour remédier au retard. Par conséquent, selon le règlement sur les droits des passagers aériens ¹, elle ne devait pas payer une indemnisation.

La juridiction autrichienne saisie du litige a interrogé la Cour de justice à ce sujet.

La Cour ² répond que constitue une circonstance extraordinaire un impact de foudre sur un avion avec lequel un vol devait être effectué lorsque cet impact a entraîné des inspections de sécurité obligatoires qui ont conduit à la remise en service tardive de l'avion.

Elle observe, entre autres, que le législateur de l'Union a inclus dans la notion de « circonstances extraordinaires » les conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, dont le risque de foudroiement. Un impact de foudre, après lequel l'avion doit faire l'objet d'inspections de sécurité obligatoires, n'est pas intrinsèquement lié à son système de fonctionnement. Il n'est donc pas inhérent à l'exercice normal de l'activité de la compagnie aérienne concernée et échappe à la maîtrise effective de celle-ci. Cette conclusion permet de garantir l'objectif de sécurité des passagers aériens en évitant que les compagnies aériennes soient encouragées à ne pas prendre les mesures requises et fassent prévaloir le maintien et la ponctualité de leurs vols sur cet objectif de sécurité.

Pour s'exonérer de l'obligation de verser aux passagers concernés une indemnisation, la compagnie aérienne doit encore démontrer qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables pour obvier à la circonstance extraordinaire ³ et à ses conséquences ⁴, telles qu'un retard important. Il revient à la juridiction autrichienne d'apprécier cela en l'espèce.

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](#) et, le cas échéant, le [résumé](#) de l'arrêt sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !



¹ [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.

² Pour rappel, depuis le 1^{er} octobre 2024, c'est en principe le Tribunal de l'Union européenne qui est compétent pour connaître des questions préjudicielles en matière de droits des passagers aériens. Toutefois, la demande de décision préjudicielle dans la présente affaire étant parvenue à la Cour le 7 juin 2024, la Cour est restée compétente pour y répondre. Pour ce qui est du transfert partiel de la compétence préjudicielle, voir communiqués de presse n^{os} [125/24](#), [126/24](#) et [154/24](#).

³ Si des mesures préventives, telles que des mesures de contournement des zones orageuses, permettent d'éviter les impacts de foudre, il est particulièrement difficile, en dépit des données météorologiques et des itinéraires modernes, de totalement exclure de traverser certaines de ces zones.

⁴ La compagnie aérienne doit établir que, même en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont elle disposait, elle n'aurait manifestement pas pu, sauf à consentir des sacrifices insupportables, éviter que les circonstances extraordinaires conduisent à l'annulation ou à un retard important du vol.