

Dalloz actualité 26 novembre 2025

L'impact de foudre sur un aéronef, une « circonstance extraordinaire » au sens du droit aérien

CJUE 16 oct. 2025, *AirHelp Germany*, aff. C-399/24

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

Résumé

La notion de « circonstances extraordinaires », visée à l'article 5, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens, couvre un impact de foudre sur un aéronef avec lequel un vol devait être effectué, ce qui a entraîné des inspections de sécurité obligatoires de cet aéronef, qui ont conduit à la remise en service tardive de celui-ci.

Contexte

La règle est désormais bien connue, à la fois des juristes, mais également, de plus en plus, des passagers aériens eux-mêmes confrontés, notamment lors de leurs vacances, à un désagrément lié à une annulation ou à un retard de vol. Le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens met à la charge du transporteur une obligation d'indemnisation des passagers en cas d'annulation de vol, mais également, en application de la jurisprudence de la Cour de justice, d'un retard important. Est considéré comme tel un retard de plus de trois heures à l'arrivée par rapport à l'heure initialement prévue (CJCE 19 nov. 2009, *Sturgeon*, aff. C-402/07, D. 2010. 1461 [\[1\]](#), note G. Poissonnier et P. Osseland [\[2\]](#) ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack [\[3\]](#) ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X.D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque [\[4\]](#) ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [\[5\]](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures [\[6\]](#)). Le montant de cette indemnisation forfaitaire n'est en réalité pas uniforme, mais dépend à la fois de la distance du vol (par ex., 250 € pour les vols de 1 500 km au moins) et de son caractère intracommunautaire ou non (Règl. [CE] n° 261/2004, art. 7, § 1^{er}). Cependant, le transporteur aérien est dispensé de verser l'indemnisation prévue par le règlement (CE) n° 261/2004 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 » (art. 5, § 3). Les circonstances extraordinaires peuvent être assimilées à la force majeure au sens du droit aérien. Très précisément, ce sont 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 » (CJUE 4 avr. 2019, *Germanwings*, aff. C-501/17, D. 2019. 756 ; *ibid.* 1469, obs. H. Kenfack ; AJ contrat 2019. 299, obs. L. Siguort ; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard [\[7\]](#)), ces deux conditions étant cumulatives et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas par les juges (CJUE 11 mai 2023, aff. jtes C-156/22 à C-158/22, pt 18, D. 2023. 948 ; JT 2023, n° 264, p. 12, obs. X. Delpech [\[8\]](#)).

Ces conditions sont, à en croire les transporteurs aériens, sont trop peu souvent retenues par les juridictions, aussi bien européennes que nationales. Ils se plaignent régulièrement d'une jurisprudence « consumériste » ou pro-passager. Il est vrai que la Cour de justice interprète le règlement au regard de sa principale finalité, tel qu'exprimée par son premier considérant, à savoir « garantir un niveau élevé de protection des passagers ». Il en ressort que les circonstances extraordinaires sont souvent écartées, y compris, parfois, dans des situations qui ne paraissent en aucun cas devoir être imputées au transporteur aérien, telles le décès inopiné du copilote, en l'espèce, deux heures avant l'heure prévue pour le décollage (CJUE 11 mai 2023, aff. jtes C-156/22 à C-158/22, préc.). Plus logiquement, la jurisprudence considère que les défaillances techniques de l'aéronef ne constituent pas en tant que telles des « circonstances extraordinaires » au sens du règlement ; elles sont, en effet, considérées comme étant inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien (CJCE 22 déc. 2008, *Wallentin-Hermann*, aff. C-549/07, RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [\[9\]](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures [\[10\]](#)). Cependant, les circonstances extraordinaires sont parfois retenues, par exemple lorsque le personnel de l'exploitant de l'aéroport responsable du chargement des bagages dans les avions est en nombre insuffisant, entraînant un retard important au départ, et, par contrecoup, à l'arrivée (CJUE 16 mai 2024, *Touristic Aviation Services*, aff. C-405/23, Dalloz actualité, 29 mai 2024, obs. X. Delpech ; D. 2024. 964 ; JT 2024, n° 275, p. 11, obs. X. Delpech [\[11\]](#)). Il en est de

même, nous le verrons, dans l'arrêt commenté.

En réalité, la « circonstance extraordinaire », si elle est une condition nécessaire pour que le transporteur aérien puisse échapper à son obligation d'indemnisation des passagers en cas d'annulation ou de retard de vol, elle n'est pas une condition suffisante. Il faut en outre, ce que le transporteur devra démontrer, d'une part, que cette circonstance n'aurait pas pu être évitée, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, et, d'autre part, qu'il ait adopté toutes « les mesures adaptées à la situation à même d'obvier aux conséquences de celle-ci », en d'autres termes qu'il ait pris les mesures à même d'éviter la situation litigieuse, et surtout de remédier aux conséquences qui résultent de cette situation (CJUE 16 mai 2024, *Touristic Aviation Services*, aff. C-405/23, préc., pt 28), cette double preuve n'étant en pratique guère aisée à apporter.

L'affaire en cause : l'hypothèse d'un impact de foudre

Qu'en est-il dans l'arrêt commenté ? Les faits de l'espèce méritent d'être brièvement rappelés. Il est question d'un vol avec correspondance. Un passager disposait d'une réservation unique confirmée auprès de la compagnie Austrian Airlines pour un vol avec correspondance au départ de lași (Roumanie) et à destination de Londres-Heathrow (Royaume-Uni), via Vienne (Autriche). Le premier vol composant cet itinéraire avec correspondance, qui devait arriver à Vienne le 8 mars 2022, à 15h50, n'a atteint sa destination qu'à 22h53, soit avec un retard de plus de sept heures, pour les raisons qui seront exposées ci-après. En conséquence de ce retard, ce passager a manqué son vol de correspondance et n'a atteint Londres-Heathrow, sa destination finale, que le lendemain matin.

Relevons à titre liminaire que le règlement (CE) n° 261/2004 est ici bel est bien applicable, s'agissant d'un vol au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'UE, dès lors que le passager dispose d'une réservation sur le vol concerné (art. 3). Le fait qu'il s'agisse d'un vol avec correspondance est *a priori* sans incidence, le droit à indemnisation des passagers aériens prévu par le règlement (CE) n° 261/2004 s'appliquant aux vols avec correspondances, y compris si ces vols sont composés de vols assurés par des compagnies aériennes distinctes (CJUE 6 oct. 2022, aff. C-436/21, Daloz actualité, 14 oct. 2022, obs. X. Delpech ; D. 2022. 2349, note P. Dupont et G. Poissonnier ; JT 2022, n° 258, p. 14, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2023. 537, obs. L. Grard), ce qui n'était d'ailleurs pas le cas dans l'arrêt commenté, une seule et même compagnie ayant assuré les deux sections de vol. Enfin, le fait que l'aéroport d'arrivée soit situé sur le territoire du Royaume-Uni, c'est-à-dire hors Union européenne en raison du Brexit, est également indifférent, dès lors que l'aéroport de départ est, lui, situé dans l'Union européenne. Relevons, en effet, que le vol litigieux s'est déroulé, pour rappel, en 2022, soit plus d'un an après l'entrée en vigueur du Brexit, le 1^{er} janvier 2021.

Quelles sont à présent les raisons du retard sur le premier vol, celui reliant lași à Vienne ? Il s'avère que l'avion prévu pour effectuer ce vol avait, lors de son vol précédent, ce même 8 mars 2022, peu avant son atterrissage à lași, sous des nuages d'orage, été frappé par la foudre. À la suite d'une première inspection de sécurité, obligatoire après un tel événement, les techniciens ont constaté l'endommagement visible d'un instrument situé à l'extérieur de cet aéronef, essentiel pour la sécurité du vol et qui sert notamment à mesurer la pression atmosphérique. Ce constat a entraîné une inspection de sécurité approfondie obligatoire de cet aéronef et, en conséquence, l'immobilisation au sol de celui-ci pour une durée indéterminée.

Le passager « victime » du retard n'a pas lui-même réclamé à la compagnie aérienne l'indemnisation prévue par le règlement (CE) n° 261/2004 (art. 7, § 1^{er}), mais cette réclamation émane d'une société spécialisée dans l'assistance aux passagers, à laquelle l'intéressé avait cédé sa créance. Une telle pratique est, au demeurant, parfaitement licite (CJUE 29 févr. 2024, *Eventmedia Soluciones SL*, aff. C-11/23, Daloz actualité, 7 mars 2024, obs. C. Hélaine ; D. 2024. 1215, note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 1924, obs. H. Kenfack). La société spécialisée a saisi une juridiction autrichienne devant laquelle elle a soutenu, d'une part, que la foudre ne constitue pas une circonstance extraordinaire, susceptible d'exonérer un transporteur aérien effectif de son obligation de verser l'indemnisation prévue par le règlement, et, d'autre part, que la compagnie aérienne n'avait pas pris toutes les mesures raisonnables pour acheminer le passager concerné à sa destination finale dans les meilleurs délais (pt 9). La compagnie aérienne, on s'en doute, conteste cette argumentation. Elle considère que tant les dommages causés à l'aéronef par la foudre qui l'a frappé que l'inspection de sécurité obligatoire dont cet aéronef a fait l'objet en conséquence étaient inhabituels et, dans cette mesure, « non planifiables ni influençables », de sorte qu'ils devraient être qualifiés de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004. En tout état de cause, ajoute-t-elle, en choisissant d'affréter un aéronef de remplacement, elle assuré le réacheminement le plus rapide du passager concerné de lași à sa destination finale et, partant, a pris toutes les mesures raisonnables pour remédier au retard (pt 10). Plutôt que de trancher d'emblée le litige sur le fond, la juridiction a préféré saisir la Cour de justice par voie préjudicelle.

La réponse de la Cour de justice

La Cour de justice est donc invitée à répondre à deux questions successives.

En premier lieu, la notion de « circonstances extraordinaires » couvre-t-elle « un impact de foudre sur un aéronef avec lequel un vol devait être effectué, ce qui a entraîné des inspections de sécurité obligatoires de cet aéronef qui ont conduit à la remise en service tardive de celui-ci » ? (pt 15).

Elle relève à titre liminaire que l'événement incriminé ne se rattache pas au vol en cause, mais à un vol précédent opéré par le même appareil. Or, se référant à sa jurisprudence passée, elle affirme que cette circonstance ne constitue nullement un obstacle à la reconnaissance de « circonstances extraordinaires ». En effet, il a été jugé qu'un passager peut valablement se prévaloir d'une circonstance extraordinaire ayant affecté un vol précédent opéré 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 » (pt 19 ; v. CJUE 11 juin 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, aff. C-74/19, spéc. pts 53 et 54, D. 2020. 2223, note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 2021. 1695, obs. H. Kenfack ; RTD eur. 2021. 449, obs. L. Grard).

Elle est d'abord invitée à s'interroger sur la caractérisation de la première condition requise en matière de circonstances extraordinaires, à savoir le fait que les événements incriminés ne doivent pas être **inhérents à l'exercice normal de l'activité** du transporteur aérien concerné. À cet égard, elle relève que, le règlement lui-même, dans l'un de ses considérants (consid. n° 14), inclut dans la notion de « circonstances extraordinaires » les « conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné », dont relève notamment le risque de foudroiement d'un aéronef (pt 23). Elle juge que l'impact de foudre est, par sa nature, comparable à une collision avec un corps étranger tel qu'un volatile, événement qu'elle a déjà eu l'occasion de qualifier de circonstance extraordinaire (pt 24 ; v. CJUE 4 mai 2017, *Pešková et Peška*, aff. C-315/15, spéc. pt 24, D. 2017. 2078, note P. Dupont et G. Poissonnier ; RTD eur. 2018. 157, obs. L. Grard). Un tel événement, rendant obligatoires, en conséquence, des inspections de sécurité, se distingue de la défaillance prématurée même inopinée de certaines pièces d'un aéronef, laquelle constitue, en principe, un événement intrinsèquement lié au système de fonctionnement de cet aéronef (pt 26 ; v. CJUE 4 avr. 2019, *Germanwings*, aff. C-501/17, spéc. pts 21 et 24). Et d'en conclure que « l'impact de foudre sur un aéronef, qui a entraîné des inspections de sécurité obligatoires de celui-ci, remplit la première des deux conditions cumulatives pour être qualifié de "circonstances extraordinaires", au sens de l'article 5, § 3, du règlement n° 261/2004 » (pt 27).

Cette position rejoint, au passage, celle déjà adoptée par la Cour de cassation française qui a jugé que l'impact de la foudre sur un avion stationné au sol et qui s'est produit quelques heures avant l'heure prévue pour le décollage, entraînant des réparations indispensables conduisant à l'immobilisation de l'appareil pour des raisons de sécurité (Civ. 1^{re}, 12 sept. 2018, n° 17-11.361, Daloz actualité, 27 sept. 2018, obs. X. Delpech ; D. 2018. 2120, note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 2117, avis J.-P. Sudre ; *ibid.* 2019. 1469, obs. H. Kenfack ; JT 2018, n° 212, p. 11, obs. X. Delpech).

La Cour de justice est ensuite invitée à apprécier la seconde condition en matière circonstances extraordinaires, celle relative à l'*absence de maîtrise* des circonstances invoquées par le transporteur aérien. Elle rappelle à cet égard sa jurisprudence, conduisant à distinguer les événements dont l'origine est « interne » de ceux dont l'origine est « externe » au transporteur aérien, seuls les seconds étant en principe non maîtrisables par ce dernier (pt 28 ; v. CJUE 23 mars 2021, *Airhelp*, aff. C-28/20, spéc. pt 39, Daloz actualité, 8 avr. 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 1171, note L. Siguoit ; *ibid.* 1695, obs. H. Kenfack ; Dr. soc. 2021. 534, étude J.-P. Lhernould ; RTD eur. 2022. 400, obs. F. Benoît-Rohmer ; *ibid.* 558, obs. L. Grard). Le transporteur aérien ne les maîtrise pas, parce qu'elles ont pour origine un fait naturel ou celui d'un tiers (pt 29 ; v. même arrêt, pt 41). Et d'en conclure que l'impact de foudre sur un aéronef, « qui a entraîné des inspections de sécurité obligatoires de celui-ci, doit être considéré comme un événement qui trouve son origine dans un fait naturel qui échappe à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné » (pt 31). La seconde condition, nécessaire pour caractériser les circonstances extraordinaires, est donc remplie (pt 32).

Mais il est intéressant de constater que la Cour de justice, comme l'avait déjà fait la Cour de cassation dans son arrêté précité de 2018 (Civ. 1^{re}, 12 sept. 2018, n° 17-11.361, préc.), se réfère à l'exigence de sécurité du transporteur aérien, laquelle doit primer sur tout autre impératif. Si le transporteur est confronté à l'obligation d'arbitrer entre sécurité et ponctualité, c'est la sécurité qui doit être privilégiée, ce qui est réconfortant. Dès lors, le choix de procéder à une inspection de l'aéronef pour raisons de sécurité, quitte à sacrifier la ponctualité ne saurait lui être reproché, ce qui est tout de même réconfortant. À cet égard, la Cour affirme que « l'impératif de sécurité des passagers à bord d'un aéronef, qui est un objectif poursuivi par le règlement n° 261/2004 [...], implique de ne pas inciter les transporteurs aériens à s'abstenir de prendre les mesures requises en faisant prévaloir le maintien et la ponctualité de leurs vols sur un tel impératif de sécurité » (pt 33).

En second lieu, la Cour de justice est invité à se prononcer sur les « mesures raisonnables » que le transporteur aérien mis en cause aurait dû prendre pour éviter la survenance de circonstances extraordinaires. Ces mesures, pour rappel, ne doivent pas lui imposer « des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise » (pt 34 ; v. CJUE 4 mai 2017, *Pesková et Peška*, aff. C-315/15, préc., spéc. pt 48).

Sa réponse est tout de même assez décevante sur ce point. Certes, elle apporte une précision intéressante, à savoir que l'accomplissement de « mesures préventives, telles des mesures de contournement des zones orageuses, [afin] d'éviter les impacts de foudre » ne peut être imposée au transporteur aérien. Cela, parce qu'il « est particulièrement difficile, en dépit des données météorologiques et des itinéraires modernes [...] de totalement exclure de traverser certaines de ces zones » (pt 35). Pour faire simple, éviter un orage, ce peut être mission impossible. L'idée est intéressante, d'autant plus qu'elle est posée alors que se déroule le procès du *crash* de l'avion Rio-Paris. On peut imaginer que certains avocats avisés sauront l'exploiter.

Mais la Cour choisit, pour l'essentiel de « botter en touche », se bornant à inviter la juridiction de renvoi à apprécier si le transporteur aérien a, en l'occurrence, bel et bien « adopté de telles mesures [mesures raisonnables], notamment en mettant en œuvre tous les moyens à sa disposition pour assurer un réacheminement raisonnable, satisfaisant et dans les meilleurs délais du passager affecté par un retard important ou une annulation de vol » (pt 37).

Cela étant, en jugeant que « la notion de "circonstances extraordinaires", visée à [l'art. 5, § 3, du règl. (CE) n° 261/2004], couvre un impact de foudre sur un aéronef avec lequel un vol devait être effectué, ce qui a entraîné des inspections de sécurité obligatoires de cet aéronef, qui ont conduit à la remise en service tardive de celui-ci », la Cour de justice semble admettre que les « mesures raisonnables » requises ont bel et bien été prises. Il ne faudrait pas, en effet, que la preuve des « mesures raisonnables » soit une *probatio diabolica* !

Mots clés :

AFFAIRES * Transports