

Affaire C-918/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

16 décembre 2019

Jurisdiction de renvoi :

Landgericht Hamburg (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

9 décembre 2019

Demanderesse et appelante :

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Défenderesse et intimée :

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg (tribunal régional de Hambourg, Allemagne)

[OMISSIS]

Ordonnance

Dans l'affaire

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [OMISSIS] 90402 Nuremberg, Allemagne

- demanderesse et appelante -

[OMISSIS]

contre

SWISS International Air Lines AG, [OMISSIS] 4052 Bâle, Suisse

- défenderesse et intimée -

[OMISSIS]

le 9 décembre 2019, le Landgericht Hamburg (tribunal régional de Hambourg) [OMISSIS] ordonne :

I. Il est sursis à statuer.

II. La Cour est saisie, au titre de l'article 267 TFUE, des questions préjudicielles suivantes portant sur l'interprétation 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, [Or. 2] p. 1), et de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien du 21 juin 1999, tel que modifié par la décision n° 2/2010 du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 26 novembre 2010 (ci-après l'« accord sur le transport aérien Communauté/Suisse ») :

1. L'accord sur le transport aérien Communauté/Suisse doit-il être interprété en ce sens que le règlement n° 261/2004 est également applicable, par analogie avec son article 3, paragraphe 1, sous [b)], aux passagers voyageant sur un vol en provenance d'un pays tiers qui atterrissent dans un aéroport en Suisse pour prendre un vol à destination d'un État membre ?

2. En cas de réponse affirmative à la première question : L'applicabilité du règlement n° 261/2004 comprend-elle également, pour les juridictions des États membres, l'applicabilité de la jurisprudence de la Cour selon laquelle les passagers de vols retardés peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716) ?

3. Le passager bénéficie-t-il également du droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 lorsqu'il ne peut prendre un vol de correspondance en raison d'un retard à l'arrivée relativement peu important et qu'il subit de ce fait un retard supérieur ou égal [Or. 3] à trois heures à la destination finale, alors que les deux vols ont été assurés par des transporteurs aériens différents et que la réservation a été confirmée par un organisateur de voyages qui a combiné les vols pour ses clients ?

Motifs :

1. A. La demanderesse sollicite de la défenderesse, conformément au règlement n° 261/2004, le paiement de 600 euros par passager au titre des créances indemnitaires qui lui ont été cédées. En l'état, il ressort de l'instruction que le demandeur a qualité pour agir.

2. Les deux passagers dans les droits desquels la demanderesse est subrogée ont réservé, par l'intermédiaire d'un organisateur de voyages, des vols de Bangkok Suvarnabhumi International à Hambourg, via Zurich, le 14 mai 2016. Le vol de Bangkok à Zurich, qui a été assuré par la défenderesse, devait atterrir à Zurich à 19 h 30. Les passagers devaient ensuite prendre, à 20 h 20, un vol de la compagnie aérienne Eurowings à destination de Hambourg. Il n'est pas contesté que le premier vol n'a atterri à Zurich qu'à 20 h 20. En l'état, il ressort de l'instruction que les passagers ont manqué leur vol de correspondance à destination de Hambourg et sont arrivés à Hambourg le lendemain à 10 h 30, soit avec un retard de 12 heures et 45 minutes, la défenderesse (qui a son siège [Or. 4] dans la Confédération suisse) ayant modifié la réservation des passagers et leur ayant attribué une place sur un vol ayant lieu le lendemain et s'étant occupée de leur ravitaillement sur place et de leur hébergement dans un hôtel.
3. L'Amtsgericht (tribunal de district, Allemagne) a débouté la demanderesse de ses demandes, qui les fait à présent valoir en appel. La défenderesse s'oppose à l'appel.
4. B. Pour que l'affaire puisse être tranchée en appel, la Cour doit au préalable répondre à trois questions préjudicielles.
5. L'Amtsgericht (tribunal de district) a considéré que la jurisprudence de la Cour selon laquelle les retards sont assimilés aux annulations (arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716) n'est pas applicable à l'égard de la Confédération suisse, car cette jurisprudence ne se contente pas d'interpréter le règlement n° 261/2004, mais institue de nouveaux critères d'application du droit à indemnisation.
6. Par conséquent, l'issue de la procédure d'appel dépend de l'applicabilité de ce règlement et de l'interprétation de son article 7.
7. I. L'applicabilité du règlement n° 261/2004 dépend de l'interprétation de l'accord sur le transport aérien [Or. 5] Communauté/Suisse.
8. 1. La compétence internationale des juridictions allemandes découle du lieu d'exécution de la prestation principale du contrat portant sur le vol.
9. a) Les juridictions allemandes sont compétentes au titre de l'article 5, point 1, sous b), deuxième tiret, de la convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale signée à Lugano le 30 octobre 2007 (ci-après la « convention de Lugano »), laquelle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011 pour la Suisse (recueil officiel du droit fédéral suisse 2010, p. 5609).
10. b) Dans le cas d'un transport aérien, le lieu d'exécution des prestations caractéristiques, lequel est déterminant au regard de l'article 5, point 1, de la convention de Lugano, couvre également le lieu d'arrivée. À cet égard, est déterminant, en l'espèce, le lieu d'arrivée du dernier vol, puisque la liaison

aérienne ne prévoyait pas d'escale notable à l'aéroport de correspondance [voir, pour un exposé détaillé du cas inverse (lieu de départ), demande de décision préjudicielle introduite le 9 avril 2013 par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne, ci-après le « BGH »), [OMISSIS] points 9 et suivants et jurisprudence citée].

11. 2. Le droit à indemnisation de la demanderesse dépend de la question de savoir si le règlement n° 261/2004 est applicable au vol de Bangkok à Zurich assuré par la défenderesse.
12. a) Ni le lieu de départ ni le lieu de destination du vol ne se trouvent [**Or. 6**] dans un État membre de l'Union. La défenderesse n'est pas non plus un transporteur aérien de l'Union. Toutefois, aux termes de l'accord sur le transport aérien Communauté/Suisse et de la décision n° 1/2006 adoptée par le comité des transports aériens Communauté/Suisse conformément à l'article 23, paragraphe 4, dudit accord (JO 2006, L 298, p. 23), ainsi que de sa décision ultérieure n° 2/2010 (JO 2010, L 347, p. 54 ; RO 2011, p. 205), le règlement n° 261/2004 s'applique également au territoire de la Suisse depuis le 1^{er} décembre 2006. Dans ces deux décisions, ledit règlement est cité comme faisant partie de l'annexe à l'accord sur le transport aérien Communauté/Suisse. Aux termes de l'article 2 de cet accord, les dispositions énumérées dans l'annexe s'appliquent pour autant qu'elles concernent le transport aérien ou des objets directement liés au transport aérien, tel que cela est mentionné dans l'annexe dudit accord.
13. b) Cependant, la question de savoir si cette application couvre également le cas où le vol est au départ d'un pays tiers, à destination de la Suisse et assuré par une compagnie aérienne suisse n'a pas encore été tranchée.
14. c) Comme le BGH dans l'affaire concernant le cas inverse dans lequel le vol était au départ du territoire de la Suisse et à destination d'un État tiers, la juridiction de renvoi tend à considérer que de tels vols sont également couverts. Le BGH dit à cet égard (demande de décision préjudicielle introduite le 9 avril 2013 par le BGH, [OMISSIS] points 23 et 24) :
15. « L'annexe à l'accord sur le transport aérien Communauté/Suisse, dont la décision n° 2/2010 du comité des transports aériens Communauté/Suisse porte refonte, dispose en son deuxième tiret que, lorsque les actes auxquels il est fait référence dans l'annexe mentionnent les États membres de la Communauté européenne, remplacée par [**Or. 7**] l'Union européenne, ces mentions sont réputées, aux fins de l'accord, renvoyer également à la Suisse. Dès lors, l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 pourrait devoir être appliqué en ce sens qu'il suffit, pour fonder un droit au titre de ce règlement, que la Suisse soit le point de départ ou, si le siège du transporteur aérien se situe dans l'Union ou en Suisse, le lieu d'arrivée du vol.

16. Une telle interprétation de l'accord sur le transport aérien Communauté/Suisse et de son annexe serait conforme non seulement à son libellé, mais aussi à l'objectif, formulé dans le préambule dudit accord, d'harmoniser les dispositions réglementaires en matière de transport aérien intra-européen en y intégrant le territoire de la Suisse. Cet objectif vise à ce que les transporteurs aériens en Suisse puissent et doivent opérer selon les mêmes conditions que celles qui sont applicables dans les États membres de l'Union. Les consommateurs et les clients des transporteurs aériens doivent pouvoir retrouver les mêmes standards de qualité en Suisse et doivent donc pouvoir faire valoir en Suisse, à l'égard desdits transporteurs, les mêmes droits que dans les États membres de l'Union, les transporteurs aériens devant, pour leur part, être soumis aux mêmes conditions en matière de concurrence. Cet objectif pourrait difficilement être atteint si le règlement n° 261/2004 ne devait être applicable qu'aux passagers qui se trouvent sur le territoire de la Suisse et qui partent à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union. En effet, aux termes de son article 3, paragraphe 1, sous a), ce règlement est également applicable aux passagers au départ d'un aéroport situé dans l'Union et à destination d'un pays tiers. »
17. En outre, comme c'est aussi le cas dans le litige au principal, il existe souvent un lien étroit avec **[Or. 8]** l'Union. En l'espèce, les passagers voulaient prendre un vol de correspondance à destination de l'Union, à savoir Hambourg, immédiatement après le vol retardé. Le règlement n° 261/2004 lui-même rattache plusieurs vols entre eux en fonction de la destination finale, notamment pour le calcul du montant de l'indemnisation due au titre de son article 7, lequel est également déterminant dans le cadre du litige au principal. Si, dans un tel cas, le champ d'application de ce règlement devait être limité aux seuls vols au départ de la Suisse et à destination de l'Union, comme le prônent certains en Suisse, il en résulterait une inégalité de traitement involontaire des passagers, selon qu'ils ont ou non ensuite un vol de correspondance à destination d'un État membre [voir, pour un exposé détaillé de cet argument, demande de décision préjudicielle introduite le 9 avril 2013 par le BGH, [OMISSIS] points 28 et 29).
18. II. Par ailleurs, le droit à indemnisation de la demanderesse dépend de la question de savoir si, en cas de réponse affirmative à la première question préjudicielle, l'applicabilité du règlement n° 261/2004 comprend également l'applicabilité de la jurisprudence de la Cour selon laquelle, aux fins de l'application du droit à indemnisation, les passagers de vols retardés peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés lorsqu'ils atteignent leur destination finale au plus tôt trois heures après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien.
19. 1. La jurisprudence allemande [OMISSIS], dont la défenderesse fait sienne la thèse, répond en partie par la négative à cette question. Aux termes de l'article 1^{er}, paragraphe 2, **[Or. 9]** de l'accord sur le transport aérien Communauté/Suisse, les décisions et arrêts rendus après le 2 juin 1999 doivent être communiqués à la Confédération suisse aux fins de leur reconnaissance en Suisse et de leur ratification par le comité des transports aériens Communauté/Suisse. Cela n'a

cependant était fait ni pour l'arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716), ni pour les arrêts ultérieurs rendus à ce sujet. C'est ce sur quoi se fondent les juridictions allemandes pour conclure que, dans le cas où un transporteur aérien suisse est poursuivi en justice, elles ne peuvent invoquer cette jurisprudence pour constater le bien-fondé de la demande, mais doivent s'en tenir au libellé du règlement n° 261/2004. Selon elles, l'application de la jurisprudence de la Cour, laquelle repose en tout hypothèse sur une analogie avec les droits prévus dans ce règlement, constituerait une atteinte importante à la souveraineté nationale de la Confédération suisse [OMISSIS].

20. 2. La juridiction de renvoi tend à adopter une position plus nuancée. Ainsi, la jurisprudence de la Cour susvisée en matière de « gros retards » ne devrait effectivement pas trouver à s'appliquer pour les juridictions suisses [OMISSIS]. Toutefois, la juridiction de renvoi n'est pas un tribunal suisse, mais une juridiction d'un État membre, et elle est donc liée par la jurisprudence relative au règlement n° 261/2004 lorsque celui-ci s'applique à un transporteur aérien suisse. Dans le cas contraire, les juridictions des États membres devraient appliquer le même règlement de manière différenciée à des situations par ailleurs comparables, selon que le **[Or. 10]** défendeur est un transporteur aérien sis dans la Confédération suisse ou un transporteur aérien sis dans l'Union, ce qui serait cependant contraire au deuxième tiret de l'annexe dont la décision n° 2/2010 du comité des transports aériens Communauté/Suisse porte refonte et qui dispose que toute référence aux États membres de l'Union dans le règlement est réputée renvoyer (également) à la Suisse.
21. III. Enfin, le droit à indemnisation dépend de l'interprétation de l'article 7 du règlement n° 261/2004, notamment de la réponse à la question de savoir si le passager bénéficie également de ce droit lorsque les deux vols ont été combinés par un organisateur de voyages et assurés par des transporteurs aériens différents.
22. 1. Le droit à indemnisation [de la demanderesse] n'est pas exclu au simple motif que les vols ont tous deux décollé à l'heure prévue, que seul le premier vol a été retardé et que ce retard est inférieur à trois heures.
23. Il est vrai que les vols Bangkok-Zurich et Zurich-Hambourg sont deux vols distincts au sens du règlement n° 261/2004 (voir, pour un exposé détaillé à cet égard, demande de décision préjudicielle introduite le 19 juillet 2016 par le BGH, [OMISSIS] point 17). Toutefois, le passager peut également bénéficier d'un droit à indemnisation lorsque des vols distincts forment un vol avec correspondances et que, comme en l'espèce, le retard subi par le premier vol a pour conséquence que les passagers manquent le vol de correspondance. Selon la jurisprudence de la Cour (arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-[402]/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, [OMISSIS] points 40 et suivants, et du 23 octobre 2012, **[Or. 11]** *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, [OMISSIS] points 28 et suivants) ainsi que du BGH ([OMISSIS] demande de décision préjudicielle introduite le 19 juillet 2016 par le BGH, [OMISSIS] point 14), la condition en est cependant que la perte de temps subie à la destination finale, au sens de l'article 2,

sous h), du règlement n° 261/2004, soit supérieure à trois heures. Ce droit n'est pas subordonné au respect [de la condition] d'un départ retardé au sens de l'article 6, paragraphe 1, sous a) à c), de ce règlement (arrêt du 26 février 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, [OMISSIS] point 37).

24. C'est le cas en l'espèce ; en particulier, seul un court temps d'escale était prévu entre les deux vols à Zurich.
25. 2. Cependant, toujours en l'espèce, ce n'est pas la défenderesse elle-même qui a combiné les vols et elle n'a assuré que le premier segment du vol, celui qui a subi un retard. En effet, les vols ont été combinés par un organisateur de voyages.
26. Le BGH a eu à connaître d'un cas comparable [OMISSIS] dans le cadre d'un recours en « Revision » formé contre un arrêt du Landgericht Hamburg (tribunal régional de Hamburg) [OMISSIS]. Le BGH a sursis à statuer et a saisi la Cour d'une question préjudicielle, portant sur l'interprétation du règlement n° 261/2004, en substance identique à celle déférée en l'espèce. Le BGH a cependant retiré sa demande de décision préjudicielle après que la défenderesse au principal a reconnu le bien-fondé de la demande. À cet égard, le BGH dit (demande de décision préjudicielle introduite le 19 juillet 2016 par le BGH, [OMISSIS] points 27 et suivants) :
27. « d) Il pourrait être déduit de l'esprit et de la finalité de l'article 7 du règlement n° 261/2004 que le passager ne bénéficie d'un droit à indemnisation [Or. 12] qu'à condition que le transporteur aérien à l'origine du retard à la destination finale ait approuvé la combinaison des vols successifs en délivrant ou en autorisant une confirmation de réservation. Cette question n'a pas été définitivement tranchée par la Cour dans sa jurisprudence.
28. aa) Il ressort de la jurisprudence de la Cour que le passager peut en tout état de cause bénéficier d'un droit à indemnisation lorsque plusieurs vols successifs sont réservés auprès du transporteur aérien visé par la demande d'indemnisation.
29. Dans les décisions dans lesquelles le droit à indemnisation découle d'une arrivée tardive d'un vol avec correspondances au lieu de destination, les vols successifs ont été réservés auprès du transporteur aérien visé par la demande d'indemnisation dans le litige au principal (arrêt du 26 février 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, [OMISSIS] point 18, [OMISSIS] et du 4 octobre 2012, Rodríguez Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, [OMISSIS] points 10 et 34). D'autres décisions de la Cour ayant trait à la notion de vol au sens du règlement n° 261/2004 concernent, eux aussi, le cas dans lequel le passager a réservé l'ensemble des vols pertinents auprès du transporteur aérien dont il sollicite par la suite une indemnisation (voir arrêts du 10 juillet 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, [OMISSIS] point 13 ; du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, [OMISSIS] point 11, et du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, [OMISSIS] point 15).

30. bb) Nous ne sommes pas dans ce cas de figure dans le cadre du litige au principal.
31. D'après les constatations de la juridiction d'appel, les deux **[Or. 13]** vols ont été assurés par des transporteurs aériens différents. La réservation n'a pas été faite auprès de l'un d'eux, mais auprès d'un organisateur de voyages. C'est également celui-ci qui a émis la confirmation de réservation produite en annexe K1. À défaut de constatation en ce sens, on ne peut pas partir du principe que c'est la défenderesse elle-même qui a délivré ou autorisé un billet pour les deux vols en cause.
32. cc) On ne peut tirer du règlement n° 261/2004 et de la jurisprudence citée aucune conclusion suffisamment certaine concernant ce cas de figure.
33. Aux termes de son article 3, paragraphe 2, sous a), ce règlement s'applique à condition que le passager dispose d'une réservation confirmée pour le vol concerné. Conformément à l'article 2, sous g), dudit règlement, cela suppose que la réservation ait été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages. Cette opération peut prendre la forme d'un billet délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé, au sens de l'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004, ou de toute autre pièce.
34. Il ressort incontestablement de ces dispositions qu'un passager peut également bénéficier d'un droit à indemnisation à l'encontre du transporteur aérien effectif lorsque celui-ci n'a certes pas été partie à la réservation individuelle ou à sa confirmation, mais qu'il a conféré à un agent ou à un organisateur de voyages la possibilité d'accepter et de confirmer de telles réservations. Dans un tel cas, le transporteur aérien doit assumer la confirmation de réservation effectuée par l'agent ou par l'organisateur de voyages comme s'il y avait procédé lui-même. **[Or. 14]**
35. Il n'en résulte cependant pas indéniablement qu'un transporteur aérien est également tenu d'assumer la confirmation de réservation effectuée par un agent ou un organisateur de voyages dans la mesure où elle concerne un autre vol assuré par un autre transporteur aérien. S'agissant d'un tel vol, l'agent ou l'organisateur de voyages se substitue en premier lieu au transporteur aérien assurant ledit vol. Du point de vue des transporteurs aériens participants, la situation se rapproche donc de celle dans laquelle le passager procède lui-même à plusieurs réservations distinctes auprès de différents transporteurs aériens pour des vols successifs. La Commission, elle, en tout cas, considère, dans ses orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 au règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 10 juin 2016 [C(2016) 3502

final, p. 18, point 4, sous d), A, ii)], que le passager ne bénéficie pas d'un droit à indemnisation dans ce dernier cas.

36. dd) Néanmoins, d'après la juridiction de renvoi, certains éléments plaident en faveur de la reconnaissance du droit à indemnisation du passager même lorsque la confirmation de réservation pour des vols successifs a été délivrée par un organisateur de voyages.
37. (1) Le règlement n° 261/2004 prévoit en principe les mêmes conséquences juridiques pour les différentes formes de confirmation de réservation. En outre, il est souligné au considérant 5 de ce règlement que cette protection devrait aussi s'appliquer aux passagers des vols faisant partie de circuits à forfait. Par ailleurs, le fait pour le transporteur aérien d'avoir à assumer la responsabilité des vols combinés par un organisateur de voyages serait en conformité avec l'objectif défini aux considérants 1 à 4 dudit règlement, à savoir garantir un niveau élevé de protection des passagers et tenir compte des exigences de protection des consommateurs, ainsi qu'avec le principe qu'en a déduit la Cour, à savoir que les dispositions du règlement n° 261/2004 octroyant **[Or. 15]** des droits aux passagers aériens doivent être interprétées largement (voir, à cet égard, arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, [OMISSIS] point 45), tandis que des termes figurant dans une disposition qui constitue une dérogation à un principe ou, plus spécifiquement, à des règles communautaires visant à protéger les consommateurs doivent en principe être lus en sorte que cette disposition puisse être interprétée de manière stricte (voir arrêt du 22 décembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, [OMISSIS] point 17).
38. (2) D'après la juridiction de renvoi, la reconnaissance d'un droit à indemnisation dans le cas présent est également conforme au point de vue exprimé par la Cour au sujet de la responsabilité à l'égard des obligations relatives aux prestations prises en charge lors de la confirmation de réservation.
39. La Cour a reconnu le droit à indemnisation du passager qui se voit refuser l'embarquement sur le second de deux vols successifs réservés auprès d'un transporteur aérien parce que ce dernier considère que le passager n'est plus en mesure de prendre ledit vol en raison du retard du premier vol. À cet égard, la Cour a considéré que sont déterminants le fait que le droit à indemnisation du passager est censé compenser les désagréments subis du fait d'une perte de temps irréversible supérieure ou égale à trois heures et le fait que le transporteur aérien effectif doit en tout état de cause assumer la responsabilité de ces désagréments lorsqu'il apparaît qu'ils lui sont imputables, soit parce qu'il se trouve à l'origine du retard du premier vol opéré par lui-même, soit parce qu'il a considéré, à tort, que les passagers concernés n'étaient pas en mesure de se présenter à temps pour l'embarquement du vol suivant, soit encore parce qu'il a procédé à la vente de billets concernant des vols successifs pour lesquels le temps disponible pour prendre le vol suivant était insuffisant (arrêt du 4 octobre 2012, *Rodríguez*

Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, [OMISSIS] [Or. 16] [OMISSIS] point 34).

40. En tout état de cause, du point de vue du passager que le droit à indemnisation vise à protéger, la situation est comparable lorsque ce n'est certes pas le transporteur aérien lui-même qui délivre ou autorise les billets pour des vols successifs, mais qu'il donne à un organisateur de voyages la possibilité d'émettre de tels billets, voire de combiner à cette occasion des vols assurés par différents transporteurs aériens.
41. ee) Néanmoins, la juridiction de renvoi estime ne pas être en mesure de trancher elle-même cette question.
42. S'il est vrai que, pour les raisons exposées ci-dessus, il semble naturel d'appliquer au cas de figure dont la juridiction de renvoi a été saisie en l'espèce, par analogie, les principes dégagés par la Cour, une telle application ne ressort pas indéniablement de la jurisprudence actuelle de la Cour. »
43. Par conséquent, la juridiction de renvoi estime qu'elle ne sera en mesure de statuer sur l'appel interjeté par la demanderesse qu'une fois que la Cour aura répondu aux questions préjudicielles.

[OMISSIS]