

Recueil Dalloz

> hebdomadaire
198^e année
29 décembre 2022
n° 44 / 7977^e
pages 2289 à 2360



CHRONIQUE / Contrat et obligations - Responsabilité pénale
Mobiles et motifs :
comparaison de droit civil et de droit pénal
> Simon Husser

ÉDITORIAL

2289 Pasolini et la justice italienne, *Franck Laffaille*

ACTUALITÉS

- 2293 Preuve (aveu) : manifestation non équivoque de volonté
- 2294 Extradition (Russie) : portée de l'exclusion du Conseil de l'Europe
- 2297 Avocat (secret des correspondances) : relations avec les proches du client

POINT DE VUE

2299 L'abandon des risques de l'exploitation comme limite à la responsabilité du salarié, *Florence Millet*

ÉTUDES ET COMMENTAIRES

Chronique de jurisprudence de la Cour de cassation :

- 2308 Troisième chambre civile, *Bénédicte Djikpa, Ludovic Jariel, Anne-Claire Schmitt et Jean-François Zedda*
- 2320 Chambre commerciale, *Stéphanie Barbot, Clotilde Bellino et Charlotte de Cabarrus*
- 2330 **Panorama** : Arbitrage et modes amiables de règlement des conflits, *Thomas Clay*
- 2349 **Notes** : Le billet fourni par l'organisateur de voyages : une protection en cas de vol avec correspondance(s), note sous CJUE 6 oct. 2022, *Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier*
- 2353 La singularité de l'action en recouvrement des créances cédées au fonds commun de titrisation, note sous Com. 15 juin 2022, *Ariane Gailliard*
- 2357 La recherche en droit à l'obscur clarté du crédit impôt recherche, note sous CE 14 oct. 2022, *Frédéric Douet*

ENTRETIEN

2360 Laura El Makki, Nathalie Wolff, Elsa Oriol et Pancho –
Des hommes, des femmes, nos libertés

DALLOZ

Lefebvre Dalloz

Version numérique incluse*

322244





Le billet fourni par l'organisateur de voyages : une protection en cas de vol avec correspondance(s)

par Pascal Dupont, *Docteur en droit*
et Ghislain Poissonnier, *Magistrat*

Sommaire de la décision > L'article 2, sous h), du règlement CE 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 295/91, doit être interprété en ce sens que : la notion de « vol avec correspondances » couvre une opération de transport composée de plusieurs vols, assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts qui ne sont pas liés par une relation juridique particulière, lorsque ces vols ont été combinés par une agence de voyages ayant facturé un prix total et émis un billet unique pour cette opération, de sorte qu'un passager au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et victime d'un retard important à l'arrivée à la destination du dernier vol peut se prévaloir du droit à indemnisation au titre de l'article 7 de ce règlement.

Cour de justice de l'Union européenne, 8^e ch., 6 oct. 2022
Le texte intégral de cet arrêt est disponible sur le site www.dalloz.fr.

C-436/21

Mots-clés : TRANSPORT AÉRIEN * Responsabilité * Retard *
Dommage * Indemnisation * Pluralité de transporteurs –
UNION EUROPÉENNE * Transport aérien * Responsabilité *
Indemnisation * Retard * Pluralité de transporteurs

Note

Le recours à des intermédiaires pour acquérir des billets d'avion est monnaie courante dans le transport aérien. Les agences de voyages proposent un service utile, qui dispense le passager de rechercher directement le ou les billets auprès des compagnies aériennes. Ce service est particulièrement précieux lorsque le trajet souhaité implique différents segments de vol. Avec le développement des déplacements lointains et des vols avec correspondance(s) – appelés aussi vols multisegments ou vols avec escale(s) –, les agences de voyages sont en mesure de proposer des opérations de transport complexes, impliquant une ou plusieurs correspondance(s) avec des compagnies aériennes différentes¹. Cette forme de sous-traitance de l'achat de transport présente aussi l'avantage de permettre une réservation et l'émission d'un billet unique, susceptible de bien mieux protéger le passager en cas de retard ou d'annula-

tion de vol, comme l'illustre une affaire récemment soumise à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE).

Une passagère, qui souhaite se rendre de Stuttgart (Allemagne) à Kansas City (États-Unis), achète auprès d'une agence de voyages un billet électronique unique. Prévu pour un départ le 25 juillet 2018, ce billet porte sur une série de trois vols. Le premier reliant Stuttgart à Zurich (Suisse) est réalisé par Swiss International Air Lines, et les deux autres entre Zurich et Philadelphie (États-Unis), puis de Philadelphie à Kansas City, sont opérés par American Airlines. Le vol Philadelphie – Kansas City subit un retard de plus de quatre heures à l'arrivée. Flightright, une société à laquelle les droits nés de ce retard ont été cédés par la passagère², demande à American Airlines le paiement, sur le fondement du règlement CE 261/2004³, de l'indemnisation forfaitaire de 600 €⁴.

(1) L. Peyrefitte, J.-Cl. Transport, v° Transport aérien – Contrat de transport des passagers et de leurs bagages, fasc. 915, § 52 à 54, 2010. (2) Sur la licéité de cette pratique, V. CJUE, ord., 13 févr. 2020, aff. C-606/19, *Flightright*, D. 2020. 1425, obs. H. Kenfack ; JT 2020, n° 229, p. 10, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2021. 454, obs. L. Grard. (3) Règl. CE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 févr. 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 Règl. CEE 295/91, JOCE L 46/1, 17 févr. 2004. (4) Art. 7, § 1, c), Règl. CE 261/2004, s'agissant d'un vol extracommunautaire de plus de 3 500 km.

Saisi en appel du rejet en première instance de cette demande, le tribunal régional de Stuttgart (Allemagne) considère qu'American Airlines n'étant pas le transporteur aérien effectif ayant opéré le vol au départ du territoire d'un État membre de l'Union européenne (UE), le règlement CE 261/2004 ne lui est pas applicable et que, par conséquent, aucune indemnisation n'est due au titre de ce règlement. Flightright se pourvoit alors devant la Cour fédérale allemande de justice, qui décide de surseoir à statuer et d'interroger à titre préjudiciel la CJUE, l'issue du litige dépendant de l'interprétation à donner au règlement CE 261/2004.

La question centrale à trancher par le juge européen dans cette affaire peut se résumer de la façon suivante : la notion de vol avec correspondance(s), prévue à l'article 2, b), du règlement CE 261/2004, couvre-t-elle les vols opérés par des compagnies aériennes distinctes n'ayant aucun lien juridique l'une avec l'autre dans le cadre d'une opération de transport ayant fait l'objet d'un billet unique ?

La question est d'un intérêt pratique limité s'agissant de vols avec correspondance(s) au sein de l'UE (pour lesquels le Règl. CE 261/2004 s'applique automatiquement et les passagers ont alors droit à une indemnisation en cas de retard ou d'annulation), mais présente un véritable enjeu s'agissant de vols avec correspondance(s) dont certains segments sont effectués en dehors du territoire de l'UE. Si la réponse à la question est négative, cela signifie qu'un passager au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'UE et victime d'un retard important à l'arrivée à destination sur un segment de vol qui s'est déroulé hors du territoire de l'UE ne peut pas se prévaloir du droit à indemnisation prévu par le règlement⁵.

Dans cette affaire, le vol avec correspondance(s) résulte de la conclusion d'un contrat entre la passagère et une agence de voyages matérialisé par un billet électronique pour un vol intra-européen reliant Stuttgart à Zurich, opéré par Swiss International Air Lines, mais également pour deux vols, transatlantique puis intérieur aux États-Unis, en reliant respectivement, Zurich à Philadelphie et Philadelphie à Kansas City (lequel subit un retard de plus de quatre heures à l'arrivée), opérés par American Airlines.

La compagnie aérienne américaine fait valoir que le règlement CE 261/2004 ne doit pas s'appliquer au dernier segment de vol (Philadelphie – Kansas City) opéré exclusivement sur

le territoire américain, à destination finale d'un État tiers à l'UE, et par une compagnie extracommunautaire (American Airlines) sans lien juridique avec la compagnie suisse (Swiss International Air Lines) ayant opéré le premier segment de vol (Stuttgart – Zurich). Son argument ne manque pas de poids. Comment peut-on appliquer la législation européenne à un segment de vol de cette nature ?

Dans un arrêt du 6 octobre 2022⁶, la CJUE répond que la notion de vol avec correspondance(s) couvre l'opération de transport réalisée le 25 juillet 2018, ce qui permet à la passagère de se prévaloir d'un droit à indemnisation pour le retard de vol à l'arrivée à destination. Au terme d'un raisonnement tiré tant de la lettre du texte que de son esprit et des faits de l'espèce qui lui sont soumis, la Cour confirme le caractère extensif du champ d'application du règlement CE 261/2004 s'agissant des vols avec correspondance(s) acquis auprès d'un voyageur, pour autant toutefois que les vols aient fait l'objet d'une réservation unique.

I – Une conception extensive des vols avec correspondance(s)

Dans son arrêt du 6 octobre 2022, la CJUE procède à des rappels permettant de déterminer l'applicabilité du règlement CE 261/2004 aux vols par correspondance(s).

La Cour s'intéresse, tout d'abord, à la lettre du règlement CE 261/2004. Elle rappelle que le règlement ne traite des vols avec correspondance(s) qu'au travers de son article 2, b), qui définit la notion de « destination finale » comme celle « figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol ». La CJUE a déjà apporté d'utiles précisions sur l'article 2, b), dans les arrêts *Folkerts*⁷ de 2013 et *Wegener*⁸ de 2018.

Selon le juge européen, la notion de vol avec correspondance(s) doit être comprise comme renvoyant à deux ou plusieurs vols constituant un ensemble (prévu par un billet unique) visant à conduire le passager à sa destination finale, entendue comme la destination du dernier vol emprunté par le passager⁹. Tel est le cas également lorsque deux ou plusieurs vols ont fait l'objet d'une réservation unique, même en cas de changement d'appareil¹⁰. Or, selon la Cour, la notion de vol avec correspondance(s), tout comme celles de réservation¹¹ et de billet¹²,

(5) Art. 7 Règl. CE 261/2004. (6) Arrêt commenté, aff. C-436/21, *Flightright*. (7) CJUE 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Folkerts*, D. 2013. 638 ; JT 2013, n° 153, p. 14, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2014. 212, obs. L. Gard ; D. actu. 12 mars 2013, obs. X. Delpech. (8) CJUE 31 mai 2018, aff. C-537/17, *Wegener*, D. 2018. 1205, obs. P. Dupont et G. Poissonnier ; JT 2018, n° 211, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2019. 162. (9) Aff. *Folkerts*, supra note 7, pts 34 et 35 : pour un trajet entre Brême (Allemagne), Paris, São Paulo (Brésil) et Asunción (Paraguay), soit trois segments de vol, dont au moins deux opérés par Air France. (10) Aff. *Wegener*, supra note 8, pts 18 à 20 : pour un trajet entre Berlin (Allemagne) et Agadir (Maroc), via Casablanca (Maroc). (11) Art. 2, g), Règl. CE 261/2004 : une « preuve indiquant que la réservation a été acceptée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages » ; art. 3, § 2, a), Règl. CE 261/2004 : qui exige que le passager dispose d'une réservation confirmée pour le vol concerné. (12) Art. 2, f), Règl. CE 261/2004 : un « document en cours de validité établissant le droit au transport (...) délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé ».

doit être, dans l'intérêt d'un niveau élevé de protection des passagers¹³, interprétée largement¹⁴. Ainsi, il résulte de ces éléments qu'en cas de vol avec correspondance(s), l'applicabilité du règlement CE 261/2004 doit être appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale du vol.

La CJUE a déjà jugé que, dans la mesure où le règlement CE 261/2004 s'applique aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre¹⁵, un vol avec correspondance(s) effectué au départ d'un tel aéroport entre dans le champ d'application du règlement¹⁶. Tout comme le dernier segment du vol par correspondance(s) emprunté par le passager concerné en dehors du territoire de l'UE, dès lors que ce dernier segment est affecté d'un retard constaté par rapport à l'heure d'arrivée prévue à la destination finale¹⁷.

De même, dans le cas d'un vol avec correspondance(s), constitue le « lieu d'exécution » de ce vol, le lieu d'arrivée du second vol, lorsque le transport sur les deux vols est effectué par deux transporteurs aériens différents et que le recours en indemnisation pour le retard important de ce vol avec correspondance en vertu du règlement CE 261/2004 est fondé sur un incident ayant eu lieu sur le premier desdits vols, effectué par le transporteur aérien qui n'est pas le cocontractant des passagers concernés¹⁸.

Même si l'angle juridique est différent (il ne s'agit pas ici de déterminer la compétence du juge), l'arrêt du 6 octobre 2022 prolonge l'approche déjà retenue, à savoir que, s'agissant d'un vol par correspondance(s), et même si le dernier segment de vol opéré en dehors du territoire européen l'a été par une compagnie non communautaire, il n'importe pas qu'il n'existe aucun lien juridique entre les différents transporteurs aériens concernés.

L'ensemble de ces rappels est utile et permet de mieux comprendre l'interprétation large de la notion de vol par correspondance(s) que retient le juge européen. Elle consiste

à étendre l'application du règlement CE 261/2004 et ainsi à protéger le passager dans un maximum de situations. Sont concernés tous les vols avec correspondance(s) au départ d'un aéroport d'un État membre de l'UE, mais également au départ ou à destination des États de l'Accord européen de libre-échange (AELE), à savoir l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse, même si aucun de ces derniers n'est membre de l'Union européenne¹⁹.

Comme le relève le professeur Vincent Correia, bien que la lecture du règlement CE 261/2004 ne donne aucune indication à cet égard, le développement des relations conventionnelles de l'Union européenne avec les États tiers a pour effet d'étendre le champ d'application territorial du règlement général relatif aux droits des passagers²⁰. Ainsi, l'accord bilatéral liant l'UE à la Suisse prévoit l'application à la Suisse des actes de droit dérivé énumérés dans l'annexe, actualisée, cette dernière renvoyant expressément au règlement CE 261/2004.

Cette extension a néanmoins des limites, la CJUE ayant jugé que le règlement CE 261/2004 ne s'applique pas à un vol avec correspondance(s) faisant escale sur le territoire de l'UE, mais dont ni le lieu de départ, ni la destination finale ne se trouvent sur le territoire de l'Union²¹.

II – Une condition essentielle : un billet unique avec une facturation totale

Dans l'arrêt du 6 octobre 2022, la CJUE puise la solution qu'elle retient dans les informations sur les faits de l'espèce transmises dans sa question préjudicielle par la Cour fédérale allemande de justice. Le juge européen note que, selon le juge allemand²² :

- la passagère disposait d'un billet électronique unique ;
- ce billet avait été délivré par un organisateur de voyages²³ ;
- la passagère disposait d'une réservation pour l'ensemble

(13) Consid. 1 Règl. CE 261/2004. (14) CJUE 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, pt 45, D. 2010. 1461, note G. Poissonnier et P. Osseland, et 2011. 1445, obs. H. Kenfack ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X. D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard, et 2015. 241, obs. P. Bures ; 4 oct. 2012, aff. C-22/11, *Finnair*, pt 23, D. 2012. 2383, et 2622, obs. P. Lokiec ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Grard ; Rev. UE 2013. 544, étude A. Subrémon ; JT 2012, n° 147, p. 10, obs. X. D. ; pt 22 de l'arrêt commenté. (15) Art. 3, § 1, a), Règl. CE 261/2004. (16) CJUE 11 juill. 2019, aff. C-502/18, *České aerolinie*, pts 16 à 18, D. 2019. 1922, note P. Dupont et G. Poissonnier, et 2020. 1425, obs. H. Kenfack ; JT 2019, n° 223, p. 13, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2020. 420, obs. L. Grard. (17) Aff. *Folkerts*, supra note 7, pts 34 et 35 ; aff. *Wegener*, supra note 8, pt 17. Il s'agissait d'un vol entre Prague (République tchèque) et Bangkok (Thaïlande), avec une escale à Abu Dhabi (Émirats arabes unis). (18) CJUE 7 mars 2018, aff. C-274/16, *Flightright*, D. 2018. 1366, note P. Dupont et G. Poissonnier, 1934, obs. S. Bollée, et 2019. 1016, obs. F. Jault-Seske ; RTD com. 2018. 518, obs. A. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast ; RTD eur. 2019. 165, obs. L. Grard ; RJDA 2018, n° 165 ; LPA 23 mai 2018, note V. Legrand ; Procédures 2018, n° 146, obs. C. Nourissat ; RDC 2019. 85 et 90, obs. B. Haffel ; EEI, n° 36, obs. R. Ktorza. (19) V. Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, 21 juin 1999 (JOCE L 114 du 30 avr. 2002) ; Comité des transports aériens Communauté/Suisse, décis. n° 1/2006, 18 oct. 2006 modifiant l'annexe p. 35 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (JOUE 27 oct. 2006, p. 24) ; il est à noter également que, dans le cadre de l'AELE, une annexe Q établit les règles applicables en matière de transport aérien, ces dernières se substituant aux accords bilatéraux pour les relations réciproques. Or l'appendice à cette annexe, qui organise la reprise de l'essentiel du droit de l'Union et son application aux relations entretenues entre les États de l'AELE, vise notamment le règlement CE 261/2004. (20) V. Correia, J.-Cl. Transport, fasc. 930, v° Transport aérien – Protection des droits des passagers, 1^{er} janv. 2014, n° 19, p. 34-35. (21) CJUE 24 févr. 2022, aff. C-451/20, *Airhelp*, D. 2022. 460, et 2127, obs. H. Kenfack ; JT 2022, n° 251, p. 12, obs. X. Delpech ; D. actu. 17 mars 2022, obs. P. Dupont et G. Poissonnier. (22) Arrêt commenté, pts 24 à 26. (23) Art. 2, d), Règl. CE 261/2004 : il s'agit, à l'exclusion d'un transporteur aérien, d'un organisateur au sens de l'art. 2, § 2, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO L 158 du 23 juin, p. 59). Cette directive a été transposée en droit français par la loi du 13 juill. 1992.

du trajet de Stuttgart à Kansas City, réservation acceptée et enregistrée par un organisateur de voyages ;

- le numéro de ce billet unique était reproduit sur les cartes d'embarquement relatives aux vols successifs ;
- le billet indiquait un seul prestataire de services, à savoir American Airlines ;
- le billet contenait un numéro unique relatif à l'ensemble du trajet ;
- le billet a fait l'objet d'une facturation unique avec un prix total pour l'ensemble du trajet.

L'ensemble de ces éléments permet aisément à la CJUE de qualifier le trajet concerné de vol avec correspondance(s). En pratique, tous ces éléments ne sont pas nécessaires pour qu'une telle qualification soit retenue. Est, en revanche, déterminant le fait que l'organisateur de voyages ait facturé un prix total et émis un billet unique. Ces deux conditions (un prix total révélant l'existence d'un contrat unique et un billet unique contenant une destination finale) doivent très certainement être réunies pour que le passager puisse obtenir, en cas de retard de vol, le droit à indemnisation prévu par l'article 7 du règlement CE 261/2004.

Certes, les vols composant l'opération de transport en cause étaient assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts, à savoir Swiss International Air Lines et American Airlines, sans aucune relation juridique particulière entre eux²⁴. Cependant, aucune disposition du règlement CE 261/2004 ne fait dépendre la qualification de vol avec correspondance(s) de l'existence d'une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs assurant, le cas échéant, les vols qui le composent²⁵. Ce faisant, le juge européen se réfère, une nouvelle fois, à l'arrêt *Wegener* de 2018, lequel a précisé que le règlement CE 261/2004 ne fait pas dépendre la qualification de vol avec correspondance(s) « de la circonstance que tous les vols qui le composent sont effectués sur le même appareil »²⁶. Une telle condition supplémentaire serait, par ailleurs, contraire à l'objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers²⁷, en ce qu'elle serait susceptible de limiter les droits octroyés aux passagers par le règlement CE 261/2004²⁸, dont notamment le droit à indemnisation sur le fondement de son article 7, lorsque les passagers subissent un retard important de leur vol²⁹.

En définitive, il semble que, pour la Cour, la qualification de transporteur aérien effectif et celle de la relation existante entre les différents transporteurs aériens soient bien moins déterminantes que la nature de la réservation et du titre de transport, notions qui doivent être interprétées largement³⁰.

Cette solution nous semble logique au regard du contrat conclu entre le passager et l'organisateur de voyageurs (la destination finale étant au cœur de ce contrat) et de la situation d'infériorité du passager dans la relation contractuelle nouée avec le professionnel. De même qu'il ne peut pas être exigé du passager qu'il se procure des informations relatives aux relations entre l'organisateur de voyages et le transporteur aérien³¹, il ne saurait être exigé de lui qu'il se préoccupe des relations entre les transporteurs aériens chargés des différents segments de vol. Pour le passager ayant conclu un contrat avec un organisateur de voyages, seule compte l'arrivée à destination et, si celle-ci se fait avec retard, une indemnisation doit logiquement lui être attribuée par le transporteur responsable de ce retard.

Il reste que, dans cette affaire comme dans d'autres similaires relevant du règlement CE 261/2004, les obligations vis-à-vis des passagers concernent principalement les transporteurs aériens effectifs. Ainsi fallait-il établir que la société American Airlines était susceptible d'être considérée comme le transporteur aérien effectif du vol. En l'espèce, tel est non seulement le cas parce que la compagnie américaine a effectué avec un retard important le dernier segment de vol, mais aussi parce que le billet indiquait un seul prestataire de services, à savoir American Airlines.

Enfin, la CJUE note que la compagnie américaine, en sa qualité de transporteur aérien effectif, sur lequel porte l'obligation d'indemniser le passager dont le vol a été retardé, ne reste pas sans recours possible. La Cour rappelle utilement qu'en application de l'article 13 du règlement CE 261/2004, article intitulé « Droit à la réparation des dommages », le transporteur aérien effectif peut se retourner contre la personne par l'intermédiaire de laquelle les billets ont été émis, en cas de manquement aux obligations incombant à cette dernière³². Une possibilité déjà rappelée à plusieurs reprises par la CJUE³³, et visiblement peu mise en pratique.

(24) Arrêt commenté, pt 27. (25) *Ibid.*, pt 28. (26) Aff. *Wegener*, supra note 8, pt 22. (27) Consid. 1 Règl. CE 261/2004. (28) Arrêt commenté, pt 29. (29) Aff. *Sturgeon*, supra note 14, pts 60 et 61 ; 23 oct. 2012, aff. C-581/10, *Nelson*, pts 34 et 40, JT 2012, n° 148, p. 11, obs. X. D. ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Grard. (30) Arrêt commenté, pt 22. (31) CJUE, 21 déc. 2021, aff. C-146/20, *Azurair*, pts 48 à 50, D. 2022. 595, note G. Poissonnier, et 2127, obs. H. Kenfack ; JT 2022, n° 249, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2022. 562, obs. L. Grard. (32) Arrêt commenté, pt 30. (33) Aff. *Azurair*, supra note 31, pt 61 ; 11 mai 2017, aff. C-302/16, *Krijgsman*, pt 29, D. 2017. 1045, et 1441, obs. H. Kenfack ; JT 2017, n° 198, p. 13, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2018. 157, obs. L. Grard ; JCP 2017. 839, note P. Dupont et G. Poissonnier.

