

Version anonymisée

Traduction

C-438/20 – 1

Affaire C-438/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

18 septembre 2020

Juridiction de renvoi :

Landgericht Düsseldorf (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

27 août 2020

Partie appelante :

BT

Partie intimée:

Eurowings GmbH

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf

Ordonnance

Dans le litige opposant

BT, [OMISSIS] Bochum,

partie requérante et appelante,

[OMISSIS]

à

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf,

partie défenderesse et intimée,

[OMISSIS]

la 22^{ème} chambre civile du Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne) a,

le 27 août 2020,

[OMISSIS]

décidé ce qui suit :

Il est sursis à statuer.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, conformément à l'article 267, premier alinéa, sous b), et à l'article 267, troisième alinéa, TFUE des questions suivantes d'interprétation du droit de l'Union : **[Or. 2]**

1. Est-on en présence d'un « refus d'embarquement » au sens de l'article 4 et de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 également lorsque des passagers se voient refuser l'embarquement sur le vol concerné non pas à la porte d'embarquement, mais déjà auparavant au comptoir d'enregistrement et que, pour cette raison, ils ne se rendent même pas à la porte d'embarquement ?
2. Pour autant que la première question appelle une réponse positive : est-on en présence d'un « refus d'embarquement » au sens de l'article 4 et de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 également lorsque le passager se voit refuser au comptoir d'enregistrement l'embarquement sur le vol quelques minutes seulement avant l'heure de décollage prévue, c'est-à-dire à un moment où l'embarquement est manifestement déjà terminé et où il n'est de facto plus possible d'embarquer les passagers ?
3. Pour autant que la deuxième question appelle une réponse négative : une modification de la réservation des passagers avec enregistrement sur un autre vol constitue-t-elle un « refus d'embarquement » au sens de l'article 4 et de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 lorsque le passager se présente au comptoir d'enregistrement quelques minutes seulement avant l'heure de décollage prévue, c'est-à-dire à un moment où l'embarquement est manifestement déjà terminé et où il n'est de facto plus possible d'embarquer les passagers, et que le transport lui a été refusé parce que l'embarquement était déjà terminé ?
4. Dans l'hypothèse où les questions 1 à 3 appellent une réponse négative : l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que, lorsque les passagers rejoignent à temps (à savoir, en l'espèce, environ deux heures) avant le décollage la file d'attente devant le comptoir

d'enregistrement, mais que, en raison de défauts d'organisation de la compagnie aérienne (notamment, un nombre insuffisant de comptoirs d'enregistrement ouverts, un manque de personnel, une absence d'information des passagers par des systèmes de haut-parleurs) et/ou en raison de perturbations à l'aéroport (en l'espèce : un dysfonctionnement du tapis à bagages), le tour de ces passagers de se présenter au comptoir d'enregistrement n'arrive qu'à un moment (en l'espèce, cinq minutes avant l'heure de décollage prévue) où l'embarquement est déjà terminé et que, pour cette raison, ils ne sont pas embarqués, l'on est en présence d'un cas de « refus d'embarquement » au sens de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004. **[Or. 3]**

Motifs :

I.

La requérante réclame à la défenderesse au titre de ses droits propres et de ceux de son mari dans lesquels elle est subrogée le paiement d'une indemnisation en vertu de l'article 7, paragraphe 1, sous b), 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, en raison d'un refus d'embarquement.

La requérante a réservé auprès de la défenderesse pour elle et son mari un vol aller-retour sur la ligne Düsseldorf – Malaga (n° EW 9536). Le vol aller devait décoller de Düsseldorf le 27 mai 2018 à 07 h 05 et atterrir à Malaga à 10 h 10.

La distance entre Düsseldorf et Malaga est de 1.854 km.

La requérante et son mari sont arrivés à l'aéroport vers 05 h 00, c'est-à-dire environ deux heures avant l'heure de décollage prévue à 07 h 05 et, une fois dans l'aéroport, ils se sont placés dans la file d'attente devant le comptoir d'enregistrement. Il y avait un grand nombre de passagers, entre environ 200 à 300 personnes, dans la file d'attente. Cela était dû à un dysfonctionnement du tapis à bagages. Ils ont attendu deux heures dans la file d'attente. Lorsque leur tour est arrivé vers 07 h 00, l'enregistrement leur a été refusé par un collaborateur du comptoir d'enregistrement, car l'embarquement était déjà terminé. Ils ont été dirigés vers le bureau d'information où un vol de remplacement, EW9536, leur a été proposé pour le lendemain, le 28 mai 2018 à 06 h 45, de sorte qu'ils ne sont arrivés à leur destination finale, à savoir Malaga, que le lendemain à 09h00. La requérante et son mari n'ont pas été appelés par haut-parleur, que ce soit par leur nom ou en tant que passagers du vol EW9536, lorsqu'ils attendaient dans la file d'attente.

La requérante réclame notamment pour elle et son mari une indemnisation au titre de l'article 4, paragraphe 3, et de l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004 pour refus d'embarquement. **[Or. 4]**

La défenderesse considère que l'on n'est pas en présence d'un refus d'embarquement au sens de l'article 2, sous j), et de l'article 4 du règlement (CE) n° 261/2004. Elle soutient que [la requérante et son mari] ne se sont pas présentés à temps à l'embarquement ; or, il s'agit là, selon elle, précisément d'une condition requise par l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004. La présentation en temps utile à l'embarquement relève, selon la défenderesse, de la responsabilité des passagers. La défenderesse estime que la requérante et son mari étaient libres de se manifester auprès du personnel de la défenderesse et d'insister pour que leur enregistrement soit effectué plus tôt.

L'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne) a rejeté le recours en première instance par un jugement prononcé le 5 décembre 2019 [OMISSIS].

L'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) a motivé son jugement en indiquant qu'il n'y avait pas eu de « refus d'embarquement » au sens de l'article 4 et à l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004, car la requérante et son mari ne se sont pas présentés à la porte d'embarquement avant la fin de l'embarquement et qu'il ne leur a pas été indiqué explicitement, ni à la porte d'embarquement ni auparavant, qu'ils ne seraient pas transportés sur le vol réservé. L'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) a ajouté que le règlement (CE) n° 261/2004 ne contient que des droits minimaux et qu'il ne prévoit pas une indemnisation pour tous les cas de refus d'embarquement d'un passager.

La [requérante] a interjeté appel de ce jugement dans les formes et délais prescrits et la chambre de céans est à présent saisie de cet appel.

À l'appui de son appel, la requérante fait valoir que l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) a jugé à tort que les conditions d'un « refus d'embarquement » au sens de l'article 4, et de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 n'étaient pas remplies. Selon la requérante, l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) a méconnu, d'une part, le fait que la requérante et son mari se sont bien vu refuser l'embarquement, et ce, dès le comptoir d'enregistrement, lorsque leur tour est arrivé de s'y présenter à 07 h 00, soit cinq minutes avant l'heure de décollage prévue. La requérante soutient que, même si l'on considère que l'on n'est pas en présence d'un refus d'embarquement à un stade aussi tardif, la défenderesse doit se voir imputer, à tout le moins, une « faute organisationnelle ». La requérante fait valoir que la défenderesse doit organiser le déroulement des opérations à l'aéroport de manière à ce que les passagers arrivant avant l'heure indiquée au comptoir d'enregistrement puissent toujours embarquer à temps sur leur vol. La requérante estime que la défenderesse a manqué à cette obligation, car elle et son mari n'ont pas été enregistrés à temps, alors qu'ils avaient, selon elle, déjà rejoint une file d'attente devant le comptoir d'enregistrement deux heures avant le décollage

prévu. La requérante considère que la défenderesse est donc tenue au versement d'une indemnisation pour refus d'embarquement. **[Or. 5]**

La partie défenderesse demande la confirmation du jugement de première instance.

II.

Le succès de l'appel interjeté par la [requérante] dépend de la réponse qui sera apportée aux questions susmentionnées.

Il convient de prendre en considération notamment les aspects suivants :

La requérante est susceptible d'avoir droit, dans son propre chef et dans le chef de son mari, à une indemnisation d'un montant de 400 euros chacun, soit un total de 800 euros, pour refus d'embarquement, au titre de l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004.

L'on est éventuellement en présence d'un « refus d'embarquement » au sens de l'article 2, sous j), et de l'article 4 du règlement (CE) n° 261/2004.

S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 261/2004 [voir article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004]. Un « refus d'embarquement » est, selon la définition juridique figurant à l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004, le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats

Conformément à l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 – auquel la définition juridique figurant à l'article 2, sous j), fait référence – le passager doit disposer d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présenter à l'enregistrement comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé ou, en l'absence d'indication d'heure, au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée.

1.

Tout d'abord, il est éventuellement sans pertinence que les cédants ne se soient pas présentés « à la porte d'embarquement » dans les délais mentionnés à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004 et qu'ils ne se soient

donc pas non plus vus refuser à l'embarquement à la porte d'embarquement. Certes, l'article 2, sous j), [Or. 6] du règlement (CE) n° 261/2004, requiert, selon son libellé, un refus d'embarquement alors que les passagers se sont présentés, conformément aux conditions prévues à l'article 3, paragraphe 2, de ce règlement « à la porte d'embarquement ». Le libellé plaide donc tout d'abord en ce sens que les passagers doivent toujours se présenter à temps à la porte d'embarquement et qu'ils doivent se voir refuser l'embarquement également à la porte d'embarquement.

Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a également jugé en ce sens que le passager qui veut faire valoir un droit pour refus d'embarquement doit en principe avoir été présent à la porte d'embarquement. Si, par conséquent, le passager rejoint dans les délais la file d'attente, mais que son enregistrement n'est pas effectué en raison d'une grande affluence, l'on n'est pas en présence, selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), d'un refus d'embarquement. Il a jugé que, dans ce cas, le passager a la possibilité de provoquer par sa propre action une déclaration de refus d'embarquement ou un comportement de refus de la part du transporteur aérien. En effet, selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), le règlement (CE) n° 261/2004 ne contient pas un corpus exhaustif de règles prévoyant des droits à indemnisation, le remboursement de rémunérations et de prestations d'assistance dans tous les cas où le passager n'est pas embarqué ou n'est pas embarqué au moment où il aurait dû l'être. Selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), le règlement (CE) n° 261/2004 ne contient que des droits minimaux pour les passagers en cas de refus d'embarquement contre leur volonté, d'annulation du vol et de retard du vol. Ces droits minimaux sont, selon son analyse, des droits légaux qui ne découlent pas du contrat de transport que le passager a conclu avec le transporteur aérien. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a indiqué que l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004 laisse d'ailleurs au droit contractuel (national) le soin de déterminer si le transporteur aérien qui, par son comportement, a entraîné le refus d'embarquement au sens du règlement a une obligation plus étendue de garantie [voir Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), ordonnance avant-dire droit du 16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, p. 1462, 1463]. Dans l'affaire dont le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) était saisi, aucune constatation n'avait cependant été faite sur un éventuel refus explicite au comptoir d'enregistrement et le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a considéré expressément qu'un refus antérieur d'embarquement intervenant avant que le voyageur se présente à la porte d'embarquement pouvait, quant à lui, déjà relever du règlement (CE) n° 261/2004, pour autant que ce refus soit formulé au passager de manière explicite [voir Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), ordonnance avant-dire droit du 16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, p. 1462, 1463, point 11].

Dans une décision ultérieure qui portait sur un transfert sur un autre vol (modification de la réservation) plusieurs jours avant l'heure de départ prévue, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a cependant précisé que, en cas de refus antérieur d'embarquement [Or. 7] formulé avant que le voyageur se présente

à la porte d'embarquement, le fait que le passager se soit présenté à temps au comptoir d'enregistrement et à la porte d'embarquement n'est pas une condition d'un droit à indemnisation pour refus d'embarquement. Au contraire, ni la présentation au comptoir d'enregistrement ni la présence à la porte d'embarquement ne sont pertinentes lorsque le transporteur aérien a déjà formulé auparavant de manière explicite son refus de transporter le passager [sur le « refus anticipé d'embarquement » ; voir Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, p. 2181, 2182 points 8 et suivants]. Selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), le règlement (CE) n° 261/2004 ne vise certes pas explicitement le cas de figure dans lequel le passager se voit déjà refuser l'embarquement avant qu'il se présente à la porte d'embarquement. Au contraire, le refus d'embarquement est défini à l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 précisément comme le refus intervenant à la porte d'embarquement, d'un passager souhaitant embarquer. Eu égard au niveau élevé de protection visé par le règlement (CE) n° 261/2004, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a considéré que la présentation à la porte d'embarquement ne peut cependant pas être exigée en tant que condition d'un droit à indemnisation dans tous les cas de figure [voir Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), ordonnance avant-dire droit du 16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, p. 1462, 1463, point 11].

La Cour de justice de l'Union européenne ne s'est toutefois – à notre connaissance – pas encore prononcée jusqu'à présent sur la possibilité d'un refus anticipé d'embarquement, intervenant dès le comptoir d'enregistrement, avant la présentation à la porte d'embarquement, de sorte qu'il convenait de lui présenter cette question à titre préjudiciel.

2.

Si l'on part du principe qu'un refus d'embarquement au sens de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 par un transporteur aérien peut intervenir non seulement à la porte d'embarquement, mais également déjà auparavant au comptoir d'enregistrement (sur ce point, voir ci-dessus sous 1.), la question se pose de savoir jusqu'à quel moment un tel refus d'embarquement peut encore intervenir. Selon la chambre de céans, l'on ne peut pas considérer le refus d'embarquement de la requérante et de son mari, intervenu au comptoir d'enregistrement le 27 mai 2018 vers 07 h 00, à savoir cinq minutes avant l'heure du décollage prévue à 07 h 05, comme un refus juridiquement pertinent d'embarquement, car, à ce moment-là, l'embarquement était manifestement déjà terminé et un embarquement de la requérante et de son mari n'était plus possible. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a également jugé en ce sens qu'*il ne saurait y avoir refus d'embarquement lorsque l'avion a déjà quitté son aire de stationnement [Or. 8] et qu'un embarquement d'un passager supplémentaire n'est concrètement plus possible* [voir Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, p. 2740, 2741 point 9].

Sur cette question également, il n'existe – à notre connaissance – aucune jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, de sorte qu'il convenait de lui présenter ces questions à titre préjudiciel.

3.

Un tel refus d'embarquement ne réside, également selon la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), pas dans le fait que la défenderesse a modifié la réservation de la requérante et de son mari, après que ceux-ci ne se sont pas présentés à temps au comptoir d'enregistrement, en les enregistrant sur un autre vol le lendemain. Une telle modification de réservation après une présentation tardive au comptoir d'enregistrement ne constitue pas, selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), un cas de refus d'embarquement au sens de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004 [voir Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 30.4. 2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, p. 2740, 2742 point 20].

Sur cette question également, il n'existe – à notre connaissance – aucune jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, de sorte qu'il convenait de lui présenter ces questions à titre préjudiciel.

4.

Dans l'hypothèse où un refus d'embarquement au comptoir d'enregistrement à un stade aussi tardif, à savoir quelques minutes avant le décollage et après la fin de l'embarquement, ne relèverait pas de l'article 2, sous j), la question se pose en outre de savoir si, en l'espèce, l'on peut, en raison d'une « faute organisationnelle », exceptionnellement se passer totalement de l'existence d'un refus explicite d'embarquement et si le passager a néanmoins droit à une indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004.

Les juridictions de l'Union n'ont, jusqu'à présent, pas clarifié le point de savoir si, lorsque, comme dans la présente affaire, les passagers rejoignent à temps (à savoir, en l'espèce, environ deux heures) avant le décollage la file d'attente devant le comptoir d'enregistrement, mais que, en raison de défauts d'organisation de la défenderesse (notamment, un nombre insuffisant de comptoirs d'enregistrement ouverts, un manque de personnel, une absence d'information des passagers par des systèmes de haut-parleurs, etc.) et/ou en raison de perturbations à l'aéroport (par exemple, comme en l'espèce, un dysfonctionnement du tapis à bagages), le tour de ces passagers de se présenter au **[Or. 9]** comptoir d'enregistrement n'arrive qu'à un moment (en l'espèce, cinq minutes avant l'heure de décollage prévue) où l'embarquement est déjà terminé et que, pour cette raison, ils ne sont pas embarqués, l'on est en présence d'un cas de « refus d'embarquement » au sens de l'article 2, sous j), du règlement (CE) n° 261/2004.

Certes, le règlement (CE) n° 261/2004 ne prévoit, selon la jurisprudence susmentionnée du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), que des droits minimaux et ne couvre pas tous les cas de figure dans lesquels le passager n'est –

pour quelque raison que ce soit – pas embarqué [voir Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), ordonnance avant-dire droit, du 16.4.2013- X ZR 83/12, NJW-RR 2013, p. 1462, 1463 ; arrêt du 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, p. 2740, 2741 et 2142, points 13 et 14]. La chambre de céans a cependant des doutes sur le point de savoir si la Cour de justice de l'Union européenne n'est pas susceptible de considérer qu'un tel cas de figure relève, notamment eu égard à l'objectif du règlement (CE) n° 261/2004 d'assurer un niveau élevé de protection pour les passagers, de la notion de « refus d'embarquement » visée à l'article 2, sous j).

En faveur de cette position pourrait plaider le fait que la présentation en temps utile dans la file d'attente devant le comptoir d'enregistrement met un terme à la responsabilité du passager et marque le début de la sphère d'influence du transporteur aérien. Le passager ne peut plus, à partir de ce moment, influencer sa progression dans la file d'attente. En revanche, le transporteur aérien peut, en principe, gérer l'organisation de l'enregistrement, notamment par l'ouverture de comptoirs d'enregistrement supplémentaires.

Les transporteurs aériens doivent, en outre, organiser leurs opérations de manière à ce qu'un passager qui arrive avant l'expiration du délai d'enregistrement puisse s'enregistrer et embarquer à temps sur son vol. Si cela n'est pas le cas en raison d'un manque de personnel, d'incidents informatiques ou de problèmes dans le tri des bagages et d'une longue file d'attente en résultant, seule l'entreprise de transport devrait en supporter la responsabilité. Dans le cas contraire, le transporteur aérien aurait, en définitive, les moyens de priver le passager de ses droits, notamment par un enregistrement volontairement lent (par exemple, en cas de surréservations) ou en « produisant » de longues files d'attente (par exemple, en ouvrant trop peu de comptoirs). En outre, il est d'usage que la compagnie aérienne invite ou appelle par haut-parleur une nouvelle fois spécifiquement les passagers d'un vol pour lequel la fin de l'enregistrement est imminente à se présenter au comptoir d'enregistrement et qu'elle mette en place à l'attention des passagers qui se signalent à la suite de cet appel une possibilité accélérée de se faire enregistrer à temps. **[Or. 10]**

Le délai de 45 minutes prévu à l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 vise, de plus, à créer en faveur du passager précisément de la sécurité juridique quant au moment où il doit se présenter au plus tard à l'enregistrement pour pouvoir faire valoir son droit à être transporté. Si l'aspect décisif résidait cependant dans l'enregistrement effectif, le passager ne pourrait quasiment jamais déterminer avec certitude à quel moment il doit se présenter à l'enregistrement. Il devrait tenir compte de tous les retards envisageables lors de l'enregistrement. Cela est pratiquement impossible, car le passager ne peut ni prévoir concrètement les raisons des retards ni évaluer correctement l'ampleur ou la durée des différents retards. En outre, le transporteur aérien peut évaluer d'emblée sur la base des réservations existantes le nombre de passagers qui se présenteront vraisemblablement à chaque comptoir d'enregistrement. Il doit a fortiori s'attendre à ce que les passagers qui se sont

enregistrés en ligne et qui ont payé d'avance les bagages à déposer se présenteront à l'enregistrement. Si, du point de vue du transporteur aérien, il y a lieu d'escompter des obstacles ou des goulets d'étranglement lors de l'enregistrement, le transporteur aérien n'est pas non plus dépourvu de solutions. En effet, il a la possibilité, conformément à l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004, d'indiquer à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) un intervalle de temps calculé de manière large, au cours duquel les passagers doivent se présenter à l'enregistrement.

Pour autant que la défenderesse considère que, lorsque l'heure avance, le passager ne peut pas rester simplement dans la file d'attente sans rien dire, mais doit se manifester activement auprès du personnel de la compagnie aérienne et que, dans le cas contraire, l'on doit lui faire grief d'être coresponsable de la situation, cette thèse est également susceptible d'avancer des arguments convaincants.

Étant donné que cette question n'a, jusqu'à présent, pas été tranchée par la Cour, il convenait également de présenter cet aspect à titre préjudiciel.

III.

[OMISSIS] [signatures dans le cadre de la procédure nationale]

[OMISSIS]

[Or. 11] [OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf)