

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-438/20 – 1

**Zaak C-438/20**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

18 september 2020

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

27 augustus 2020

**Appellante:**

BT

**Geïntimeerde:**

Eurowings GmbH

---

[OMISSIS]

**Landgericht Düsseldorf**

**Beslissing**

In het geding

BT, [OMISSIS] Bochum,

verzoekster en appellante,

[OMISSIS]

tegen

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf,

verweerster en geïntimeerde,

[OMISSIS]

heeft de tweeëntwintigste Zivilkammer van het Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland)

op 27 augustus 2020

[OMISSIS]

**de volgende beslissing gegeven:**

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267, lid 1, onder b), en lid 3, VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht: **[Or. 2]**

1. Is er ook sprake van „instapweigering” in de zin van artikel 4 en artikel 2, onder j), van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer passagiers de toegang tot de betrokken vlucht niet pas aan de boarding gate, maar reeds bij de incheckbalie wordt geweigerd en zij de boarding gate om die reden niet eens bereiken?
2. Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord: is er ook sprake van „instapweigering” in de zin van artikel 4 en artikel 2, onder j), van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer de passagier de toegang tot de vlucht pas enkele minuten vóór de geplande vertrektijd bij de incheckbalie wordt geweigerd, dat wil zeggen op een tijdstip waarop de boarding gate kennelijk reeds is gesloten en het de facto niet meer mogelijk is de passagier met de vlucht mee te laten reizen?
3. Indien de tweede vraag ontkennend wordt beantwoord: is er bij een omboeking van de passagier naar een andere vlucht sprake van „instapweigering” in de zin van artikel 4 en artikel 2, onder j), van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer de passagier pas enkele minuten vóór de geplande vertrektijd de incheckbalie bereikt, dat wil zeggen op een tijdstip waarop de boarding gate kennelijk reeds is gesloten en het de facto niet meer mogelijk is de passagier met de vlucht mee te laten reizen, en hem de toegang tot de vlucht wordt geweigerd omdat de boarding gate reeds is gesloten?
4. Indien de eerste tot en met de derde vraag ontkennend worden beantwoord: moet artikel 2, onder j), van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat er sprake is van „instapweigering” in de zin van deze bepaling wanneer de passagiers tijdig (in casu ongeveer twee uur) vóór de geplande vertrektijd de wachtrij voor de incheckbalie hebben vervoegd, maar wegens een gebrekkige organisatie bij de luchtvaartmaatschappij (bijvoorbeeld te weinig geopende incheckbalies, te weinig personeel, geen

informatieverstrekking aan de passagiers via luidsprekersystemen) en/of wegens storingen op de luchthaven (in casu een defecte bagagetransportband) pas bij de incheckbalie aan de beurt komen op een tijdstip (in casu vijf minuten vóór de geplande vertrektijd) waarop de boarding gate reeds is gesloten en de passagiers om die reden de vlucht niet meer kunnen nemen? **[Or. 3]**

### **Motivering:**

#### **I.**

Appellante vordert van geïntimeerde, in eigen naam en als gesubrogeerde in de rechten van haar echtgenoot, betaling van compensatie wegens instapweigering volgens artikel 7, lid 1, onder b), van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „passagiersrechtenverordening”).

Appellante had voor zichzelf en haar echtgenoot een heen- en terugvlucht bij geïntimeerde geboekt op de route Düsseldorf – Malaga (vluchtnummer EW9536). Volgens de planning zou de heenvlucht in Düsseldorf vertrekken op 27 mei 2018 om 07.05 uur en om 10.10 uur Malaga bereiken.

De afstand tussen Düsseldorf en Malaga bedraagt 1 854 kilometer.

Appellante en haar echtgenoot kwamen rond 05.00 uur, dat wil zeggen ongeveer twee uur vóór de geplande vertrektijd om 07.05 uur, op de luchthaven aan en vervoegden daar de wachtrij voor de incheckbalie. In die wachtrij bevond zich een aanzienlijk aantal (ongeveer 200 tot 300) passagiers wegens een defecte bagagetransportband. Zij schoven twee uur in de wachtrij aan. Toen zij omstreeks 07.00 uur aan de beurt kwamen, werd hun door een medewerker bij de incheckbalie de toegang tot de vlucht geweigerd omdat de boarding gate reeds was gesloten. Zij werden doorverwezen naar de informatiebalie waar hun een vervangende vlucht (vluchtnummer EW9536) op de eerstvolgende dag, op 28 mei 2018 om 06.45 uur, werd aangeboden waarmee zij hun eindbestemming Malaga pas één dag later om 09.00 uur bereikten. Tijdens het aanschuiven in de wachtrij werden appellante en haar echtgenoot noch bij naam, noch als passagiers van vlucht EW9536 via het luidsprekersysteem naar voren geroepen.

Appellante vordert onder meer voor zichzelf en haar echtgenoot compensatie wegens instapweigering overeenkomstig artikel 4, lid 3, en artikel 7, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening. **[Or. 4]**

Geïntimeerde voert aan dat geen sprake was van instapweigering in de zin van artikel 2, onder j), en artikel 4 van de passagiersrechtenverordening. Appellante heeft zich niet tijdig voor instappen gemeld, een vereiste dat juist wordt gesteld in

artikel 2, onder j)), van de passagiersrechtenverordening. Passagiers dragen zelf verantwoordelijkheid voor het tijdig bereiken van de boarding gate. Het had appellante en haar echtgenoot vrijgestaan om de aandacht te trekken van het personeel van geïntimeerde en aan te dringen op een snellere afhandeling van het incheckproces.

Bij beslissing [OMISSIS] van 5 december 2019 heeft het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) de vordering afgewezen.

Ter motivering van zijn beslissing heeft het Amtsgericht Düsseldorf aangevoerd dat geen sprake was van instapweigering in de zin van artikel 2, onder j)), en artikel 4 van de passagiersrechtenverordening, aangezien verzoekster en haar echtgenoot zich niet tijdig voor instappen hebben gemeld en hun noch aan de boarding gate, noch op een vroeger tijdstip duidelijk is gemaakt dat hun geen toegang tot de vlucht zou worden verleend. De passagiersrechtenverordening ziet alleen op minimumrechten en voorziet niet in elk geval van instapweigering in compensatie.

[Appellante] heeft volgens de voorschriften en binnen de gestelde termijn hoger beroep ingesteld tegen deze beslissing waarop de verwijzende rechter zich thans moet uitspreken.

Appellante voert in hoger beroep aan dat de rechter in eerste aanleg ten onrechte heeft geoordeeld dat niet was voldaan aan de voorwaarden voor „instapweigering” in de zin van artikel 2, onder j)), en artikel 4 van de passagiersrechtenverordening. Om te beginnen is de rechter in eerste aanleg voorbijgegaan aan het feit dat appellante en haar echtgenoot wel degelijk de toegang tot de vlucht was geweigerd, met name reeds bij de incheckbalie toen zij daar omstreeks 07.00 uur, of vijf minuten vóór de geplande vertrektijd, aan de beurt waren gekomen. Zelfs wanneer een instapweigering op grond van een dergelijk laat tijdstip niet meer als zodanig kan worden aangemerkt, dan kan geïntimeerde in elk geval een „gebrekkige organisatie” worden verweten. Zij dient de processen op de luchthaven zodanig te organiseren dat passagiers die zich tijdig op het meegedeelde tijdstip bij de incheckbalie melden, hun vlucht in elk geval nog tijdig kunnen halen. Op dit punt is geïntimeerde in gebreke gebleven, aangezien appellante en haar echtgenoot niet op tijd konden worden ingecheckt, niettegenstaande het feit dat zij reeds twee uur vóór de geplande vertrektijd de wachtrij voor de incheckbalie hadden vervoegd. Derhalve is geïntimeerde betaling verschuldigd van compensatie wegens instapweigering. **[Or. 5]**

Geïntimeerde houdt vast aan de uitspraak in eerste aanleg.

## II.

Of het hoger beroep van appellante slaagt, is in beslissende mate afhankelijk van het antwoord op de hierboven gestelde vragen.

Meer in bijzonder:

Appellante en haar echtgenoot zouden wegens instapweigering op grond van artikel 4, lid 3, en artikel 7, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening aanspraak kunnen maken op een compensatie van elk 400 EUR, of een totaalbedrag van 800 EUR.

Er is mogelijk sprake geweest van „instapweigering” in de zin van artikel 2, onder j), en artikel 4 van de passagiersrechtenverordening.

Indien passagiers tegen hun wil de toegang tot een vlucht wordt geweigerd, compenseert de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert hen onmiddellijk overeenkomstig artikel 7 (zie artikel 4, lid 3, van de passagiersrechtenverordening). Volgens de wettelijke definitie in artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening moet „instapweigering” worden begrepen als de weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren, hoewel zij zich voor instappen hebben gemeld volgens de voorwaarden van artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening, zonder dat de instapweigering is gebaseerd op redelijke gronden zoals redenen die te maken hebben met gezondheid, veiligheid of beveiliging, of ontoereikende reisdocumenten.

Overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening – waarnaar de wettelijke definitie in artikel 2, onder j), verwijst – moet de passagier een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben en zich bij de incheckbalie melden, zoals bepaald en op de tijd die van tevoren door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau schriftelijk (waaronder via elektronische weg) is aangegeven, of, indien er geen tijd wordt aangegeven, uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd.

1.

Allereerst is het misschien niet relevant dat [appellante en de cedent] zich niet op de aangegeven tijd – zoals bedoeld in artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening – voor instappen hebben gemeld en hun de toegang tot de vlucht bijgevolg ook niet aan de boarding gate werd geweigerd. Het is juist dat volgens de bewoordingen van artikel 2, onder j), [Or. 6] van de passagiersrechtenverordening een instapweigering gekoppeld is aan het vereiste dat passagiers zich volgens de voorwaarden van artikel 3, lid 2, van de passagiersrechtenverordening „voor instappen hebben gemeld”. Uit de bewoordingen kan derhalve in eerste instantie worden afgeleid dat passagiers zich steeds tijdig voor instappen moeten melden en dat hun de toegang tot de vlucht aan de boarding gate moet zijn geweigerd.

In die zin heeft ook het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland; hierna: „BGH”) geoordeeld dat een passagier die zijn rechten in geval van instapweigering geldend wil maken, zich in beginsel voor instappen moet hebben gemeld. Wanneer bijgevolg een passagier tijdig de wachtrij vervoegt maar wegens grote drukte niet tijdig kan worden ingecheckt, kan van instapweigering geen sprake zijn. In een dergelijk geval beschikt de

passagier over de mogelijkheid om op eigen initiatief een verklaring of handelwijze bij de luchtvaartmaatschappij te ontlocken waaruit blijkt dat hem de toegang tot de vlucht wordt geweigerd. De passagiersrechtenverordening bevat immers geen uitputtende lijst van regels die voorzien in een recht op compensatiebetalingen, onkostenvergoedingen en bijstandsverlening in alle denkbare gevallen waarin passagiers niet of niet op het overeengekomen tijdstip worden vervoerd. De verordening stelt hooguit minimumrechten vast die passagiers hebben bij een instapweigering tegen hun wil, de annulering van hun vlucht of de vertraging van hun vlucht. Deze minimumrechten zijn wettelijke aanspraken die niet voortvloeien uit de vervoersovereenkomst die de passagier bijvoorbeeld met de luchtvaartmaatschappij heeft gesloten. Overigens laat artikel 12, lid 1, van de passagiersrechtenverordening het aan het (nationale) verbintenissenrecht over om te bepalen of eventuele verdere garantieverplichtingen rusten op de luchtvaartmaatschappij waarvan de handelwijze heeft geleid tot een instapweigering in de zin van de passagiersrechtenverordening (zie indicatieve beslissing van het BGH van 16 april 2013, X ZR 83/12, NJW-RR 2013, blz. 1462 en 1463). In de door het BGH beslechte zaak waren echter ook geen vaststellingen gedaan met betrekking tot een eventuele uitdrukkelijke instapweigering bij de incheckbalie en heeft het BGH uitdrukkelijk rekening gehouden met de mogelijkheid dat ook een instapweigering die plaatsvindt voordat de passagier zich voor instappen meldt, binnen de werkingssfeer valt van de passagiersrechtenverordening, voor zover deze instapweigering duidelijk tot uitdrukking is gebracht ten aanzien van de passagier (zie BGH, reeds geciteerd, punt 11).

In een latere beslissing, waarin het ging om een meerdere dagen vóór de geplande vertrektijd uitgevoerde omboeking, heeft het BGH echter verduidelijkt dat een passagier aan wie op een eerder tijdstip, dat wil zeggen alvorens hij zich [Or. 7] voor instappen meldt, te kennen is gegeven dat hem de toegang tot de vlucht wordt geweigerd, zich niet tijdig hoeft te melden (zowel bij de incheckbalie als voor instappen) om recht te hebben op compensatie wegens instapweigering. Integendeel, wanneer de luchtvaartmaatschappij reeds eerder ondubbelzinnig te kennen heeft gegeven dat zij de passagier niet tot de vlucht wil toelaten, maakt het niet uit of de passagier zich tijdig bij de incheckbalie en voor instappen meldt (zogenoemde „vroegtijdige instapweigering”; zie arrest van het BGH van 17 maart 2015, X ZR 34/14, NJW 2015, blz. 2181 en 2182, punten 8 e.v.). Het is juist dat de omstandigheid dat een passagier de toegang tot de vlucht wordt geweigerd alvorens hij zich voor instappen meldt, niet uitdrukkelijk aan bod komt in de passagiersrechtenverordening. In artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening wordt het begrip „instapweigering” veeleer juist gedefinieerd als de weigering om een passagier te vervoeren die zich voor instappen heeft gemeld. Gelet op het door de passagiersrechtenverordening beoogde hoog niveau van bescherming van de passagiers kan het zich melden voor instappen evenwel niet in alle gevallen gelden als voorwaarde voor het recht op compensatie (zie BGH, reeds geciteerd, punt 11).

Voor zover kan worden nagegaan, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) zich tot dusver nog niet uitgesproken over de mogelijkheid van een vroegtijdige instapweigering aan de incheckbalie, dat wil zeggen vóór het bereiken van de boarding gate, zodat het Hof dienaangaande moet worden verzocht om een prejudiciële beslissing.

2.

Indien wordt aangenomen dat een luchtvaartmaatschappij niet alleen aan de boarding gate maar ook bij de incheckbalie (zie hierboven onder 1.) kan overgaan tot een instapweigering in de zin van artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening, dan rijst de verdere vraag tot op welk tijdstip een dergelijke instapweigering nog kan plaatsvinden. Volgens de verwijzende rechter kan de instapweigering van verzoekster en haar echtgenoot op 27 mei 2018 omstreeks 07.00 uur, dat wil zeggen vijf minuten vóór de geplande vertrektijd om 07.05 uur, niet langer worden aangemerkt als een juridisch relevante instapweigering, aangezien de boarding gate op dat tijdstip kennelijk reeds was gesloten en het niet meer mogelijk was verzoekster en haar echtgenoot met de vlucht mee te laten reizen. Zo heeft ook het BGH geoordeeld dat er *niet langer sprake kan zijn van een instapweigering wanneer het vliegtuig zijn parkeerplaats reeds heeft verlaten [Or. 8] en het instappen van een extra passagier de facto niet meer mogelijk is* (zie arrest van het BGH van 30 april 2009, Xa ZR 78/08, NJW 2009, blz. 2740 en 2741, punt 9).

Voor zover kan worden nagegaan, heeft het Hof zich ook over deze vraag nog niet uitgesproken. Derhalve moet zij aan het Hof worden voorgelegd met het oog op een prejudiciële beslissing.

3.

Volgens de rechtspraak van het BGH kan ook de omstandigheid dat verzoekster en haar echtgenoot, nadat zij de incheckbalie niet tijdig hadden bereikt, door geïntimeerde werden omgeboekt naar een andere vlucht op de daaropvolgende dag, niet als instapweigering worden beschouwd. Een dergelijke omboeking na het te late bereiken van de incheckbalie kan volgens het BGH niet worden gekwalificeerd als instapweigering in de zin van artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening (zie arrest van het BGH van 30 april 2009, Xa ZR 78/08, NJW 2009, blz. 2740 en 2742, punt 20).

Voor zover kan worden nagegaan, heeft het Hof zich ook over deze vraag nog niet uitgesproken. Derhalve moet zij aan het Hof worden voorgelegd met het oog op een prejudiciële beslissing.

4.

Indien een dergelijke late instapweigering aan de incheckbalie, dat wil zeggen enkele minuten vóór de geplande vertrektijd en na het sluiten van de boarding gate, niet zou vallen onder de werkingssfeer van artikel 2, onder j), van de

passagiersrechtenverordening, dan rijst de verdere vraag of in het onderhavige geval het vereiste van een uitdrukkelijke instapweigering niet wegens een „gebrekkige organisatie” bij uitzondering volledig achterwege kan blijven en de passagier toch een recht op compensatie toekomt in de zin van artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening.

Tot op heden heeft de Unierechter nog niet uitgemaakt of sprake is van „instapweigering” in de zin van artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening in een geval als het onderhavige, waarin de passagiers de wachtrij voor de incheckbalie tijdig (in casu twee uur) vóór de geplande vertrektijd vervoegen, maar wegens een gebrekkige organisatie van geïntimeerde (bijvoorbeeld te weinig geopende incheckbalies, te weinig personeel, geen informatieverstrekking aan de passagiers via luidsprekersystemen, enzovoorts) en/of wegens storingen op de luchthaven (bijvoorbeeld zoals in casu een defecte bagagetransportband) pas aan de [Or. 9] incheckbalie aan de beurt komen op een tijdstip (in casu vijf minuten vóór de geplande vertrektijd) waarop de boarding gate reeds is gesloten en de passagiers bijgevolg niet meer met de vlucht mee kunnen reizen.

Volgens de hierboven aangehaalde rechtspraak van het Duitse Bundesgerichtshof ziet de passagiersrechtenverordening alleen op minimumrechten voor passagiers en bestrijkt zij niet alle denkbare gevallen waarin passagiers – om welke redenen ook – niet worden vervoerd (zie indicatieve beslissing van het BGH van 16 april 2013, X ZR 83/12, NJW-RR 2013, blz. 1462 en 1463, en arrest van het BGH van 30 april 2009, Xa ZR 78/08, NJW 2009, blz. 2740, 2741 e.v., punten 13 e.v.). De verwijzende rechter betwijfelt echter of het Hof, met name vanuit het oogpunt van het door de passagiersrechtenverordening beoogde hoog niveau van bescherming van de passagiers, niet zou oordelen dat een geval als het onderhavige valt onder het begrip „instapweigering” in de zin van artikel 2, onder j), van de passagiersrechtenverordening.

Voor dat standpunt zou kunnen pleiten dat de verantwoordelijkheid van de passagier ophoudt te bestaan op het tijdstip dat hij de wachtrij voor de incheckbalie tijdig vervoegt en dat daar de invloedssfeer van de luchtvaartmaatschappij begint. Vanaf dat tijdstip heeft de passagier geen vat meer op de snelheid waarmee de wachtrij wordt afgehandeld. De luchtvaartmaatschappij, daarentegen, kan de organisatie van het incheckproces in beginsel sturend beïnvloeden, bijvoorbeeld door extra incheckbalies te openen.

Bovendien moeten luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten zodanig organiseren dat passagiers die zich tijdig bij de incheckbalie melden, ook tijdig worden ingecheckt en hun vlucht kunnen halen. Mocht dit niet mogelijk blijken omdat een personeelstekort, een haperende gegevensverwerking of problemen bij het sorteren van bagage resulteren in lange wachtrijen voor de incheckbalie(s), kan de aansprakelijkheid hiervoor wellicht alleen rusten op de vervoerder. Zo niet, zouden luchtvaartmaatschappijen uiteindelijk vrij spel krijgen om passagiers hun rechten te ontnemen door het incheckproces opzettelijk te vertragen (bijvoorbeeld



bij overboekingen) of door bewust „te zorgen voor” lange wachtrijen (bijvoorbeeld door te weinig incheckbalies te openen). Voorts is het gebruikelijk dat passagiers van een vlucht waarvan de boarding gate op punt van sluiten staat, door luchtvaartmaatschappijen nogmaals specifiek worden opgeroepen om zich bij de incheckbalie te melden, en dat ten behoeve van passagiers die aan die oproep gehoor geven, de mogelijkheid wordt geboden om zich versneld en tijdig in te checken. **[Or. 10]**

Daarbij komt dat de termijn van uiterlijk 45 minuten als bedoeld in artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening passagiers juist rechtszekerheid moet bieden over het tijdstip waarop zij zich uiterlijk bij de incheckbalie dienen te melden teneinde hun recht op vervoer geldend te kunnen maken. Zou het aankomen op het daadwerkelijke tijdstip van inchecken, dan zouden passagiers immers bijna nooit met zekerheid inschatten hoeveel tijd op voorhand zij zich bij de incheckbalie moet melden. Daarvoor zouden zij alle denkbare vertragingen in het incheckproces moeten incalculeren. Dit is zo goed als onmogelijk, aangezien passagiers op voorhand geen concreet zicht kunnen hebben op mogelijke vertragingsoorzaken en ook de omvang of duur van afzonderlijke vertragingen niet objectief kunnen inschatten. Bovendien kunnen luchtvaartmaatschappijen aan de hand van het aantal boekingen op voorhand inschatten hoeveel passagiers zich naar verwachting bij elke incheckbalie zullen melden. A fortiori moet daarbij worden ingecalculeerd dat passagiers die online hebben ingecheckt en reeds vooraf hebben betaald voor ingecheckte bagage, zich bij de incheckbalie zullen melden. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, staat ook niet machteloos tegenover verwachte obstakels of knelpunten bij het inchecken. Het staat haar immers vrij om – overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder a), van de passagiersrechtenverordening – van tevoren en schriftelijk (waaronder via elektronische weg) een ruimer bemeeten termijn aan te geven waarbinnen de passagiers zich bij de incheckbalie moeten melden.

Voor het argument van geïntimeerde dat passagiers naarmate de tijd verstrijkt niet lijdzaam in de wachtrij mogen blijven staan, maar op eigen initiatief de aandacht van het personeel van de luchtvaartmaatschappij moeten trekken, en dat hun anders kan worden verweten dat zij medeverantwoordelijk zijn, kunnen evenwel ook goede gronden worden aangevoerd.

Het Hof heeft zich tot dusver nog niet over deze vraag uitgesproken. Derhalve moet zij aan het Hof worden voorgelegd met het oog op een prejudiciële beslissing.

### III.

[OMISSIS] [nationale procedureregels]

[ondertekeningen][Or. 11] [OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf