

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-613/20 – 1

### Zaak C-613/20

#### Verzoek om een prejudiciële beslissing

**Datum van indiening:**

18 november 2020

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Salzburg (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

10 november 2020

**Verzoeker:**

CS

**Verweerster:**

Eurowings GmbH

---

### BESLISSING

Het Landesgericht Salzburg (rechter in tweede aanleg Salzburg, Oostenrijk) heeft als rechter in hoger beroep [OMISSIS] in de zaak van de verzoekende partij CS, [OMISSIS] [OMISSIS] tegen de verwerende partij Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf, [OMISSIS] wegens 250,00 EUR, vermeerderd met rente en kosten, in de procedure inzake het hoger beroep van de verzoekende partij tegen het vonnis van het Bezirksgericht Salzburg (rechter in eerste aanleg Salzburg, Oostenrijk) van 3 juli 2020 [OMISSIS] als volgt beslist:

**I.** Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt krachtens [artikel] 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

*1. Kan een staking door werknemers van een luchtvaartmaatschappij waartoe is opgeroepen door een vakbond met het doel looneisen en/of sociale uitkeringen*

*af te dwingen, een „buitengewone omstandigheid” vormen in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004?*

**2.** *Geldt dit op zijn minst,*

*a) als werknemers van de dochteronderneming zich met de oproep tot staking tegen de moedermaatschappij (Lufthansa AG) solidair verklaren, teneinde door de vakbond ingestelde eisen van het cabinepersoneel van de moedermaatschappij te steunen, en*

*b) in het bijzonder als de staking binnen de dochteronderneming na het bereiken van een akkoord binnen de moedermaatschappij „verzelfstandigt”, doordat de vakbond zonder aanwijsbare redenen aan de staking vasthoudt en deze zelfs uitbreidt, waarbij het cabinepersoneel van de dochteronderneming deze oproep volgt?*

**3.** *Is het voor het aantonen van een buitengewone omstandigheid van de kant van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, voldoende, als deze stelt dat de [Or. 2] oproep tot staking, ondanks dat door de moedermaatschappij aan de eisen werd voldaan, zonder reden door de vakbond werd gehandhaafd en uiteindelijk zelfs werd verlengd, en wie draagt het risico, als in het betrokken geval de nadere omstandigheden hiervoor onduidelijk zijn gebleven?*

**4.** *Kan een op 18 oktober 2019 voor 20 oktober 2019 in het tijdsbestek van 5:00 uur tot 11:00 uur aangekondigde staking binnen de dochteronderneming van verweerster, die uiteindelijk op 20 oktober 2019 om 5.30 uur ook nog spontaan werd verlengd tot 24:00 uur, een omstandigheid vormen waarop geen daadwerkelijke invloed meer kan worden uitgeoefend?*

**5.** *Zijn maatregelen in de vorm van het opstellen van een alternatief vluchtplan en het opvangen van wegens gebrek aan cabinepersoneel uitgevallen vluchten door middel van subcharters, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met niet over land te bereiken bestemmingen en met het onderscheid tussen vluchten binnen Duitsland en vluchten binnen Europa, bij de situatie passende maatregelen, als men bovendien rekening houdt met het feit dat bij in totaal 712 uit te voeren vluchten op deze dag slechts 158 vluchten hoefden te worden geannuleerd?*

**6.** *Welke eisen dienen te worden gesteld aan de stelplicht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, dat alle redelijkerwijs mogelijke maatregelen zijn getroffen die voor haar in technisch en economisch opzicht draaglijk zijn?*

**II.** *De behandeling van de zaak in hoger beroep van de verzoekende partij wordt geschorst, totdat het Hof een prejudiciële beslissing heeft gegeven.*

**MOTIVERING:**

## 1. Feiten:

Verzoeker heeft bij verweerster voor 20 oktober 2019 een vlucht geboekt (vluchtnummer EW 8143) van Salzburg (Oostenrijk) naar Berlijn (Tegel) (Duitsland). De vertrektijd stond gepland voor 21:05 uur vanaf Salzburg. De aankomsttijd in Berlijn was voorzien voor 22.15 uur. De vluchtafstand tussen de twee bestemmingen bedraagt minder dan 1 500 km. Verzoeker kon niet aan de vlucht beginnen, omdat deze op grond van een staking (onbetwist) van het cabinepersoneel van verweerster moest worden geannuleerd.

De staking werd georganiseerd door de Duitse vakbond „UFO” (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.). De staking was het gevolg van cao-onderhandelingen met de moedermaatschappij (Lufthansa AG) [Or. 3] van verweerster. Om de onderhandelingen te bespoedigen en de druk op de moedermaatschappij te verhogen, werd de staking op 18 oktober 2019 uitgebreid tot het personeel van de dochterondernemingen (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings en Eurowings). Bij verweerster waren op 20 oktober 2019 712 vluchten door de staking getroffen. De in eerste instantie alleen voor de ochtend (05:00 uur tot 11:00 uur) geplande staking werd op dezelfde dag ineens verlengd tot middernacht. Deze verlenging had tot gevolg dat het voor die dag opgestelde vluchtplan niet kon worden nageleefd. Op grond van de wijziging van het vluchtplan moest verweerster 158 vluchten annuleren, waaronder ook de vlucht van verzoeker.

## 2. Conclusies en betoog van partijen:

Verzoeker vordert betaling van compensatie ten bedrage van 250,00 EUR overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder b), van verordening (EG) nr. 261/2004, omdat een staking van het cabinepersoneel waarvoor verweerster verantwoordelijk was, heeft geleid tot de annulering van de vlucht. Bij deze staking gaat het volgens verzoeker niet om een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van [verordening (EG) nr. 261/2004; hierna ook: „passagiersrechtenverordening”]; veeleer valt deze onder de verantwoordelijkheid van verweerster. Een oorzaak van de staking was ook gelegen in herstructureringsmaatregelen bij verweerster zelf, terwijl deze door haarzelf via onderhandelingen en het sluiten van een akkoord tijdig had kunnen worden voorkomen. Cao-conflicten behoren tot de normale bedrijfsvoering van een luchtvaartmaatschappij, aldus verzoeker. Het later bereikte akkoord laat zien dat het voor verweerster mogelijk was geweest het geschil te beslechten, en dat de stakingen dus berusten op bedrijfsinterne beslissingen. De staking lag binnen de normale uitoefening van de activiteiten van verweerster en valt ook niet buiten haar invloed.

Verweerster betwist de vordering en heeft aangevoerd dat buitengewone omstandigheden hebben geleid tot de annulering van de vlucht. De staking werd volgens haar op 14 oktober 2019 slechts aangekondigd jegens Lufthansa AG, maar vervolgens op 18 oktober 2019 uitgebreid tot haar dochterondernemingen en

dus ook tot verweerster. Het tijdsbestek waarvoor de staking werd aangekondigd, was in eerste instantie van 05:00 uur tot 11:00 uur en werd pas op 20 oktober 2019 spontaan en zonder aankondiging vooraf door de vakbond uitgebreid tot middernacht. Dit werd verweerster op dezelfde dag om 05:30 uur meegedeeld, waardoor het voor het oorspronkelijke tijdsbestek opgestelde noodplan achterhaald was. Verweerster heeft op de litigieuze dag van de vlucht door het inzetten van subcharters van de in totaal 712 betrokken vluchten slechts 158 vluchten niet kunnen uitvoeren en heeft alle beschikbare maatregelen getroffen, waarbij het vervangende vluchtplan aldus werd ingericht dat zo min mogelijk passagiers hinder zouden ondervinden. Lufthansa AG heeft [Or. 4] op 18 oktober 2019 ingebonden en een loonsverhoging van 2 % afgekondigd. De waarschuwingsstakingen bij Lufthansa werden afgezegd, terwijl aan de staking bij verweerster werd vastgehouden, hoewel hiervoor iedere grondslag ontbrak. De staking behoorde daarmee niet tot de normale bedrijfsvoering van een luchtvaartmaatschappij en evenmin kon verweerster hier daadwerkelijk invloed op uitoefenen, temeer omdat de uitbreiding van de staking en de verlenging van het tijdsbestek een voor verweerster onvermijdelijke buitengewone omstandigheid vormden.

### 3. Procedure tot dusver:

De rechter in eerste aanleg heeft de vordering afgewezen. Op grond van de reeds weergegeven feiten was hij van oordeel dat de staking die tot de annulering van de vlucht heeft geleid, moet worden aangemerkt als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening waarop verweerster geen invloed heeft kunnen uitoefenen. Ondanks dat Lufthansa AG als moedermaatschappij had ingebonden, werd niet alleen vastgehouden aan de staking, maar werd deze ook nog eens uitgebreid. Verweerster kon als dochteronderneming van Lufthansa AG ook geen bindend akkoord voor het moederconcern bewerkstelligen. Verweerster heeft ondanks de kort van tevoren aangekondigde uitbreiding van de staking nog een noodplan opgesteld. Op de plotselinge verlenging van het tijdsbestek na begin van de staking kon verweerster geen invloed uitoefenen. Door de staking werden op deze dag 712 vluchten getroffen, waarbij verweerster de annuleringen kon beperken tot 158 vluchten en daarmee tot het onvermijdelijke.

Verzoeker heeft hoger beroep ingesteld tegen dit vonnis. In dit verband heeft hij aangevoerd dat de rechter in eerste aanleg blijk heeft gegeven van een onjuiste rechtsopvatting. Met zijn hoger beroep beoogt verzoeker dat de vordering volledig wordt toegewezen.

[OMISSIS]

Het Landesgericht Salzburg dient thans als rechter in tweede aanleg te beslissen over dit hoger beroep [...] [OMISSIS]

Bij het Landesgericht Salzburg als rechter in hoger beroep zijn nog vier andere procedures aanhangig waarin verzoekende partijen op grond van identieke feiten compensatie vorderen. In deze zaken werden de vorderingen in eerste aanleg evenwel toegewezen. Eurowings GmbH, die ook in deze procedures de verwerende partij was, heeft in het kader van de procedures in hoger beroep naast een verzoek tot herziening in de zin van een afwijzing van de vordering subsidiair gevorderd het Hof te verzoeken om een prejudiciële beslissing over twee vragen inzake het aanmerken van een staking als buitengewone omstandigheid. **[Or. 5]**

## **Juridische beoordeling:**

### 4. Rechtsgrondslagen:

Artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening bevrijdt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, van de verplichting om compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7, als deze kan aantonen dat de annulering berust op buitengewone omstandigheden die niet hadden kunnen worden voorkomen, ook al had zij alle redelijke maatregelen getroffen.

Volgens overweging 14 van de passagiersrechtenverordening dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich onder meer voordoen in gevallen van stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

### 5. Prejudiciële vragen:

In zaak C-195/17 heeft het Hof verduidelijkt dat als buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening kunnen worden aangemerkt gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. De in overweging 14 genoemde omstandigheden zijn volgens het Hof niet noodzakelijkerwijs en automatisch gronden voor vrijstelling van de verplichting om compensatie te betalen. Per geval moet worden beoordeeld of is voldaan aan de twee cumulatieve voorwaarden, te weten dat de gebeurtenissen vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en dat deze daarop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Gelet op de doelstelling van de verordening, die erin is gelegen een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, moet het begrip „buitengewone omstandigheden” strikt worden uitgelegd. Bij de beoordeling van een staking moet buiten beschouwing blijven of de staking naar het toepasselijke nationale recht wettig is of niet, om de beoordeling los van de arbeidswetgeving van de betrokken lidstaat te kunnen

uitvoeren. Herstructurerings en reorganisaties van ondernemingen zijn onderdeel van een normale bedrijfsvoering. In de wilde staking van het personeel van de betrokken luchtvaartmaatschappij die werd veroorzaakt door de onverwachte aankondiging van herstructurerings door deze onderneming, ligt volgens deze uitspraak een risico besloten dat inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij. **[Or. 6]**

De prejudiciële vraag werd door het Hof aldus beantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 gelezen in het licht van overweging 14 daarvan, aldus moet worden uitgelegd dat de spontane afwezigheid van een aanmerkelijk deel van het vliegend personeel („wilde staking”), zoals die welke aan de orde is in de hoofdingen [in die zaak], die haar oorsprong vindt in de onverwachte aankondiging door een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, dat de onderneming zal worden geherstructureerd, na een oproep die niet van de werknemersvertegenwoordigers van de onderneming uitging maar spontaan van de werknemers zelf, die zich ziek hebben gemeld, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt.

Het Hof hoefde zich evenwel nog niet te buigen over een situatie die sterk wordt gekenmerkt door concernoverstijgende omstandigheden. Derhalve rijst de vraag of en hoe lang het nog inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij, als werknemers van de dochteronderneming zich solidair verklaren met de oproep tot staking van een vakbond tegen de moedermaatschappij om door de vakbond ingestelde looneisen van het cabinepersoneel van het moederconcern te steunen. Deze vraag rijst in het bijzonder, als de staking binnen de dochteronderneming na een akkoord tussen de vakbond en de moedermaatschappij „verzelfstandigt”, doordat de vakbond UFO zonder aanwijsbare redenen vasthoudt aan de staking en deze zelfs nog uitbreidt, waarbij het cabinepersoneel deze oproep volgt.

Uit de punten 27 en 28 van het arrest van het Hof in zaak C-315/15 vloeit voort dat als „buitengewone omstandigheden” kunnen worden aangemerkt gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, waarbij moet zijn voldaan aan de genoemde cumulatieve voorwaarden. Uit het antwoord op de prejudiciële vragen in hun onderlinge verband concludeert de verwijzende rechter dat de daadwerkelijke invloed niet alleen van belang is bij het mogelijke voorkomen van de gevolgen door het treffen van passende maatregelen, maar ook bij de vraag of bepaalde gebeurtenissen nog inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

De vraag naar de bewijslast lijkt met het oog op de punten 27 en 28 van het arrest van het Hof in zaak C-315/15 aldus beantwoord dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, niet alleen moet aantonen dat er sprake is van een buitengewone omstandigheid, maar ook dat de buitengewone omstandigheden hoe dan ook niet voorkomen hadden kunnen worden door het treffen van aan de

situatie aangepaste maatregelen. Daarbij moet het gaan om maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden in technisch en economisch opzicht voor haar draaglijk zijn. In aanvulling hierop werd evenwel tot dusver nog niet de vraag beantwoord of het in de zin van de beschreven [Or. 7] bewijs- en stelplicht voldoende is, als verweerster enkel stelt dat de oproep tot staking, ondanks dat de moedermaatschappij de eisen heeft ingewilligd, door de vakbond werd gehandhaafd en uiteindelijk zelfs werd uitgebreid. In dit verband lijkt het noemenswaardig dat verzoeker verweerster verwijt geen uitspraken te hebben gedaan over de inhoud van de staking en over de wensen van de werknemers van verweerster.

Volgens de verwijzende rechter mogen aan de stel- en bewijsplicht van de verwerende luchtvaartmaatschappij in dit verband geen overdreven eisen worden gesteld. Deze kan ook niet zo ver reiken dat alle denkbare, aan de luchtvaartmaatschappij abstract toe te rekenen redenen voor een vasthouden aan de staking door de vakbond en de tot staking opgeroepen werknemers zouden moeten worden uitgesloten. Indien vastlopende cao-onderhandelingen de aanleiding zijn voor een staking en vervolgens een akkoord wordt bereikt, is er geen reden om vast te houden aan de staking en om deze uit te breiden, als in de procedure geen aan verweerster toe te rekenen oorzaken hiervoor aan het licht komen.

In verband met het vastgestelde stakingsmanagement door de moedermaatschappij en verweerster als haar dochteronderneming is de opvatting gerechtvaardigd dat, als op één dag 712 vluchten uitvallen, noodgedwongen niet meer alle vliegroutes kunnen worden bediend en prioriteiten moeten worden gesteld. Bij een dergelijke aanpassing lijkt het daarom in beginsel toelaatbaar prioriteiten te stellen, zoals verweerster dit met verwijzing naar het zo veel mogelijk beperken van hinder voor alle passagiers heeft gedaan. Verzoeker heeft deze aanpak zonder enige onderbouwing bestreden, terwijl op grond van de uitgevoerde aanpassing van het vluchtplan uiteindelijk slechts 158 vluchten hoefden te worden geannuleerd.

[OMISSIS]