

**Zaak C-792/19**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

28 oktober 2019

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Köln (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

15 oktober 2019

**Verwerende partij en verzoekende partij in hoger beroep:**

TUIfly GmbH

**Verzoekende partij en verwerende partij in hoger beroep:**

EUflight.de GmbH

---

[omissis]

**Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen)**

**Beschikking**

In het geding tussen

TUIfly GmbH, [omissis] Langenhagen,

verweerster en appellante,

[omissis]

en

EUflight.de GmbH, [omissis] Hamburg,

verzoekster en geïntimeerde,

[omissis]

heeft de elfde civielrechtelijke kamer van het Landgericht Köln

[omissis]

**beschikt als volgt:**

1. De behandeling van de zaak wordt geschorst. **[or. 2]**
2. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen over de uitlegging van het recht van de Unie:

Moet de annulering of aanzienlijke aankomstvertraging van een vlucht in het geval van een staking ook worden geacht het gevolg te zijn van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer de litigieuze vlucht niet rechtstreeks door de staking werd getroffen en volgens schema had kunnen worden uitgevoerd, maar toch is geannuleerd of met vertraging is geland doordat de luchtvaartmaatschappij om redenen in verband met de staking maatregelen tot aanpassing van het vluchtschema heeft genomen (in casu gebruik van het voor de vlucht bestemde vliegtuig om gevolgen van de staking op te vangen)?

Indien de luchtvaartmaatschappij ook in het geval van een aanpassingsmaatregel ontheven is van aansprakelijkheid:

Is het van belang of de aanpassingsmaatregel reeds voor het begin van de staking is genomen, toen nog niet duidelijk was welke vlucht uiteindelijk door de staking zou worden getroffen, of is de luchtvaartmaatschappij eveneens van aansprakelijkheid ontheven wanneer het vluchtschema pas tijdens of na de staking werd aangepast toen reeds vaststond dat de litigieuze vlucht niet rechtstreeks door de staking was getroffen?

**Motivering:**

I.

- 1 Verzoekster vordert als gesubrogeerde compensatie ter hoogte van 500 EUR (tweemaal 250 EUR) op grond 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: „verordening 261/2004”).

De vordering berust op de volgende feiten:

De luchtreizigers hebben bij verweerster voor 11 oktober 2017 een vlucht van Keulen naar Palma de Mallorca geboekt. Het vertrek vanuit Keulen was gepland op [or. 3] 11 oktober 2017 om 18.55 uur, met een geplande aankomst op 11 oktober 2017 om 21.20 uur in Palma de Mallorca. De afstand Keulen-Palma de Mallorca bedraagt 1308,21 kilometer. De vlucht is echter niet volgens schema vertrokken, waardoor de passagiers pas op 12 oktober 2017 om 03.20 uur in Palma de Mallorca zijn gearriveerd. Deze vertraging was te wijten aan de volgende omstandigheden:

Verweerster vernam reeds in de loop van 5 en 6 oktober 2017 dat in Frankrijk tussen 9 oktober om 17.00 uur UTC en 11 oktober 2017 om 04.00 UTC een algemene staking zou worden gehouden waardoor ook de luchtverkeersdiensten, de luchtvaartnavigatiediensten, de radiocommunicatie en de luchtverkeersleiders zouden worden getroffen.

Talrijke vluchten van het vluchtschema van verweerster ondervonden de gevolgen van de staking, waaronder alle vluchten van en naar Spanje, met inbegrip van de Balearen, en die van en naar Marokko en Portugal. Op 10 oktober konden vijf toestellen niet vanuit Las Palmas, Tenerife en Funchal terugkeren naar Duitsland. De betrokken vluchten werden verschoven naar de volgende dag, zodat de toestellen op 11 oktober 2017 niet ter beschikking stonden voor de vanuit Duitsland vertrekkende vluchten op deze routes.

De litigieuze vlucht van Keulen naar Palma de Mallorca, die oorspronkelijk zou worden uitgevoerd met het toestel D-ATUF, viel zelf niet binnen de stakingsperiode. Verweerster nam naar aanleiding van de staking echter omvangrijke maatregelen tot aanpassing van het vluchtschema en gebruikte het voor de litigieuze vlucht bestemde vliegtuig D-ATUF om als gevolg van de staking uitgevallen vluchten uit te voeren en aldus de door de staking veroorzaakte ontwrichting van het vluchtschema op te vangen. De litigieuze vlucht werd door verweerster dus met een ander vliegtuig (D-ATYB) uitgevoerd, met de voornoemde vertraging als gevolg.

De betrokken passagiers hebben hun rechten op compensatie voor deze vertraging overgedragen aan verzoekster.

Verweerster wijst de compensatievordering van verzoekster van de hand op grond dat de vertraging van de litigieuze vlucht het gevolg is van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004.

- 2 Het Amtsgericht [Köln] (rechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland) heeft die vordering toegewezen en verweerster veroordeeld tot betaling aan verzoekster van het bedrag van 500 EUR, vermeerderd met een rente van 5 procentpunten boven de basisrentevoet vanaf 21 november 2017. Het Amtsgericht was van oordeel dat de vertraging niet het gevolg was van de algemene staking in Frankrijk, en dus ook niet van buitengewone omstandigheden. De vertraging was namelijk [or. 4] in de eerste plaats het gevolg van de beslissing van verweerster om het voor de

betrokken vlucht bestemde vliegtuig te gebruiken om door de staking veroorzaakte lacunes in het vluchtschema te dichtten. Dat verweerster in dit geval niet is ontheven van aansprakelijkheid, volgt volgens het Amtsgericht ook uit het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 4 oktober 2012 in zaak C-22/11, Finnair, dat soortgelijke feiten betrof als die welke in casu aan de orde zijn. De uitspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) van 21 augustus 2012 [omissis] had daarentegen betrekking op een andere situatie, aangezien de luchtvaartmaatschappij in de desbetreffende zaak reeds vooruitlopend op een aangekondigde staking vluchten had geannuleerd, dat wil zeggen op een tijdstip waarop nog niet duidelijk was of de litigieuze vlucht uiteindelijk door de staking zou worden getroffen.

- 3 Verweerster heeft tegen de beslissing van het Amtsgericht, zoals daarin toegestaan, hoger beroep ingesteld, waarmee zij tracht te verkrijgen dat de vordering alsnog wordt afgewezen. Zij stelt dat de uitspraak van het Bundesgerichtshof van 21 augustus 2012 [omissis] ook van toepassing is op de onderhavige feitelijke constellatie en dat de rechtspraak van het Hof van Justitie juist niet in de weg staat aan een ontheffing van aansprakelijkheid.

## II.

De beslissing op het hoger beroep vereist volgens de verwijzende kamer een prejudiciële beslissing van het Hof door beantwoording van de prejudiciële [vragen].

### 1.

Deze [vragen zijn] relevant voor de beslechting van het geding.

Indien verweerster zich in de onderhavige constellatie ter afwending van aansprakelijkheid wat betreft de litigieuze vlucht niet op buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004 kan beroepen, slaagt het beroep niet, omdat verzoekster in dat geval als gesubrogeerde recht heeft op compensatie.

Indien op grond van de staking ook met betrekking tot de litigieuze vlucht sprake is van een van aansprakelijkheid ontheffende buitengewone omstandigheid, zou het beroep daarentegen moeten worden toegewezen, aangezien verweerster met de geboden duidelijkheid heeft gemotiveerd dat het vliegtuig D-ATUF is gebruikt om de gevolgen van de staking op te vangen.

### 2. [or. 5]

De vraag of de vertraging in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004 het gevolg is van buitengewone omstandigheden, betreft de uitlegging van die bepaling – in casu van het begrip „het gevolg van” en de daarmee samenhangende

causaliteitsvraagstukken –, die in geval van twijfel is voorbehouden aan het Hof van Justitie.

3.

Volgens de tot dusver door de verwijzende kamer gevolgde rechtsopvatting is de langdurige aankomstvertraging het gevolg van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004.

a) Het Bundesgerichtshof is er in zijn arrest van 21 augustus 2012 [OMISSIS] van uitgegaan dat er sprake is van een van aansprakelijkheid ontheffende buitengewone omstandigheid wanneer de luchtvaartmaatschappij voortuitlopend op een staking haar vluchtschema aanpast en vluchten annuleert. In dit verband heeft het Bundesgerichtshof het volgende verklaard:

*„Wanneer buitengewone omstandigheden ertoe leiden dat de luchtvaartmaatschappij binnen afzienbare tijd niet zal kunnen beschikken over een groot aantal van haar piloten, kunnen geen hoge eisen worden gesteld aan de rechtvaardiging voor het annuleren van een bepaalde vlucht. In een dergelijke situatie staat de luchtvaartmaatschappij voor de uitdaging om haar bedrijfsactiviteiten zo mogelijk nog op voorhand aan te passen. Zoals reeds uiteengezet, moet de maatschappij er hierbij vooral voor zorgen dat de impact op alle passagiers zo gering mogelijk blijft, en dat de normale activiteit na het verdwijnen van de belemmering zo snel mogelijk kan worden hervat. Wanneer de luchtvaartmaatschappij, mits deze vereisten worden nageleefd, de haar ter beschikking staande middelen volledig benut, kan het niet-uitvoeren van een specifieke vlucht normaliter niet als vermijdbaar worden beschouwd louter op grond van het feit dat een andere vlucht had kunnen worden geannuleerd. Gelet op de ingewikkelde situatie waarin beslissingen moeten worden genomen, waarbij rekening moet worden gehouden met een groot aantal vluchten en de onderlinge koppeling daarvan, moet de luchtvaartmaatschappij eerder de nodige vrijheid worden toegekend bij de beoordeling van de noodzakelijke maatregelen. Voor een inperking van de consumentenrechten moet hierbij niet worden gevreesd aangezien het tevens in het eigen economische belang van de luchtvaartmaatschappij is om de gevolgen van de staking en de invloed daarvan op de passagiers zo beperkt mogelijk te houden.”[or. 6]*

Ook het Landgericht Frankfurt (rechter in tweede aanleg Frankfurt, Duitsland) was onder verwijzing naar de rechtspraak van het Bundesgerichtshof van oordeel dat een luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk kon worden gehouden voor de annulering van een vlucht voorafgaand aan een staking [omissis].

b) In de rechtspraak in eerste aanleg daarentegen is in gevallen van aanpassingsmaatregelen een ontheffing van de luchtvaartmaatschappij van haar aansprakelijkheid gedeeltelijk geweigerd, aangezien de annulering of de vertraging in de betrokken gevallen niet meer te wijten was aan de buitengewone omstandigheid, maar aan een zakelijke beslissing [omissis]. In dit verband hebben

de bevoegde gerechten geregeld naar het arrest van het Hof van Justitie van 4 oktober 2012 in zaak C-22/11, Finnair, verwezen. Gedeeltelijk hebben zij ook uit overweging 15 van verordening 261/2004 het vereiste afgeleid dat er een rechtstreeks oorzakelijk verband moet bestaan tussen de buitengewone omstandigheid en de annulering of vertraging van de litigieuze vlucht [omissis].

Een ontheffing van aansprakelijkheid in het geval van aanpassingsmaatregelen wegens staking wordt ook door commentatoren deels uitdrukkelijk verworpen [omissis].

c) Het Hof van Justitie heeft tot dusver geen uitspraak gedaan over de prejudiciële vragen. Meest recentelijk [bleven] de [vragen] in zaak C-195/17 („TUIfly”) onbeantwoord, omdat het Hof reeds had ontkend dat er sprake was van een buitengewone omstandigheid. In deze zaak had de advocaat-generaal bij het Hof van Justitie – eveneens onder verwijzing naar het arrest van het Hof van 4 oktober 2012 in zaak C-22/11, Finnair – bepleit dat buitengewone omstandigheden zich niet dienen uit te strekken tot nieuwe vluchtschema’s die naar aanleiding van de buitengewone omstandigheden worden opgesteld (conclusie van 12 april 2018). [or. 7]

d) De kamer heeft zich in haar rechtspraak tot dusver aangesloten bij de opvatting van het Bundesgerichtshof en is van mening dat de door dat gerechtshof vastgestelde criteria ook kunnen worden toegepast op het onderhavige geval van een vlucht die na afloop van een staking met vertraging wordt uitgevoerd als gevolg van een wegens de staking uitgevoerde aanpassing van het vluchtschema.

Deze uitlegging vindt steun in de bewoordingen van artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004 voor zover daarin alleen de voorwaarde is gesteld dat de annulering (in casu: de langdurige aankomstvertraging) „het gevolg is van” buitengewone omstandigheden, wat ook gevallen omvat waarin een vlucht indirect wordt getroffen – namelijk doordat het voor de vlucht bestemde toestel vanwege de noodzakelijke aanpassing niet ter beschikking staat. Uit die bewoordingen blijkt niet dat een vlucht rechtstreeks moet zijn getroffen door de buitengewone omstandigheid – dat wil zeggen dat in het geval van een staking het voor de uitvoering van de vlucht ingeplande personeel (deels) niet beschikbaar is [omissis].

Ook overweging 15 van verordening 261/2004 lijkt naar mening van de kamer eerder voor dan tegen haar opvatting te pleiten. Volgens die overweging moet er worden geacht sprake te zijn van buitengewone omstandigheden wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van een of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt. Deze overweging omvat dus tevens gevolgen voor volgende vluchten [omissis], waaronder ook vluchten waarbij de buitengewone omstandigheid tot een vertraging leidt die zelfs voortduurt tot de dag nadat de buitengewone omstandigheid zich heeft voorgedaan. In een dergelijke constellatie is het verband tussen de buitengewone

omstandigheid en de annulering/vertraging echter nauwer omdat het om een en hetzelfde toestel gaat. Toch is het duidelijk dat de wetgever de ontheffing van aansprakelijkheid niet heeft willen beperken tot gevallen waarin de geannuleerde/vertraagde vlucht direct door de buitengewone omstandigheid is getroffen, en daaraan evenmin de voorwaarde heeft willen verbinden dat de gevolgen van de buitengewone omstandigheid zich onmiddellijk of op dezelfde dag moeten doen gevoelen, maar het alleen van belang acht dat de buitengewone omstandigheid daadwerkelijk verdere gevolgen heeft. Uit overweging 15 blijkt althans niet dat de wetgever de bedoeling had dat artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004 in beginsel uitsluitend van toepassing is op gevallen waarin sprake is van een rechtstreeks oorzakelijk verband [omissis]. **[or. 8]** In plaats daarvan wordt in overweging 15 – bij wijze van een positieve bepaling – alleen verklaard dat de luchtvaartmaatschappij in een bepaalde feitelijke constellatie (besluit van het luchtverkeersbeheer) ontheven is van haar aansprakelijkheid.

Volgens de kamer wordt het oorzakelijk verband met de buitengewone omstandigheid van de staking ook niet verbroken door het feit dat de afwijking van het vluchtschema (mede) op een zakelijke beslissing van de luchtvaartmaatschappij berust. Wanneer meerdere vluchten wegens staking uitvallen, ziet de luchtvaartmaatschappij zich met het praktische probleem geconfronteerd dat de getroffen passagiers langs andere weg naar hun reisbestemming moeten worden vervoerd. Daartoe zal zij noodzakelijkerwijs gebruik moeten maken van de ter beschikking staande of op korte termijn ter beschikking komende toestellen, leden van het boordpersoneel enzovoort, waardoor in de regel is uitgesloten dat de gevolgen van de staking kunnen worden gecompenseerd onder gelijktijdige voortzetting van de reguliere luchtdiensten. De aanpassing van het vluchtschema vindt dus plaats op grond van zodanige praktische problemen dat het redelijk is om ervan uit te gaan dat de annulering of de aankomstvertraging het gevolg is van de buitengewone omstandigheid van de staking.

Volgens de kamer is het ook niet van doorslaggevend belang op welk tijdstip het vluchtschema wordt aangepast. Weliswaar staat bij een aanpassing achteraf reeds vast of een bepaalde vlucht al dan niet door de staking is getroffen, maar ook in dit geval blijft het praktische probleem bestaan dat met aanpassingsmaatregelen moet worden gereageerd op de buitengewone omstandigheid van de staking en de daardoor veroorzaakte ontwrichting van het vluchtschema. Wat het oorzakelijk verband betreft, is het tijdstip van de aanpassingsmaatregel dus niet van belang.

e) Uit het arrest van het Hof van 4 oktober 2012 in zaak C-22/11, Finnair, kunnen volgens de kamer geen dwingende conclusies worden getrokken voor de beantwoording van de prejudiciële vragen. Enerzijds had het arrest betrekking op een geval van instapweigering, waarop de uitzondering van artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004 niet van toepassing is. Bijgevolg was het Hof ook niet gedwongen wezenlijk in te gaan op de werkingssfeer van deze bepaling. Anderzijds lag aan zaak C-22/11 een situatie ten grondslag waarin de litigieuze vlucht juist niet op grond van een aanpassingsmaatregel werd geannuleerd of met

vertraging werd uitgevoerd. De vlucht vond integendeel wel plaats, maar bepaalde passagiers – waaronder de [or. 9] verzoeker in die zaak, de heer Lassooy – die de vlucht in kwestie hadden geboekt en zich op tijd voor instappen hadden gemeld, werd het instappen geweigerd omdat andere personen naar deze vlucht waren overgeplaatst nadat de door hen geboekte vlucht wegens een staking van personeel op de luchthaven van Barcelona moest worden geannuleerd.

f) Gelet op de onder b) beschreven opvatting dat een ontheffing van aansprakelijkheid in het geval van aanpassingsmaatregelen moet worden verworpen, een opvatting die recentelijk in toenemende mate wordt uitgedragen, veelal onder verwijzing naar het arrest van het Hof van 4 oktober 2012 in zaak C-22/11, Finnair, en kennelijk ook wordt gedeeld door de advocaat-generaal van het Hof van Justitie, acht de kamer een prejudiciële beslissing door het Hof noodzakelijk.

[omissis]