

Zaak C-442/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

21 september 2020

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Nürnberg (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

11 september 2020

Verzoekende partij:

Flightright GmbH

Verwerende partij:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Nürnberg (rechter in eerste aanleg Nürnberg, Duitsland)

[OMISSIS]

In de zaak

Flightright GmbH,

[OMISSIS] Potsdam (Duitsland)

– verzoekster –

[OMISSIS]

tegen

Ryanair Designated Activity Company, [OMISSIS] Dublin, Ierland

– verweerster –

[OMISSIS] **[Or. 2]**

betreffende een vordering

neemt het Amtsgericht Nürnberg [OMISSIS] op 11 september 2020 [OMISSIS] de volgende

Beslissing

- I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.
- II. Het Hof van Justitie van de Europese [Unie] (hierna: „Hof”) wordt krachtens artikel 19, lid 3, onder b), van het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) en artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging van artikel 5, lid 3, 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:
 - a) Is een door een vakbond georganiseerde staking van het eigen personeel van een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, aan te merken als een „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004?
 - b) Is het hierbij van belang of deze staking plaatsvindt wegens eisen van het personeel waarover tot dan toe geen overeenkomst was gesloten tussen het personeel en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert?
 - c) Is het hierbij van belang of de aanleiding van de staking werd gevormd door bepaalde gedragingen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert tijdens de onderhandelingen met de vakbond? **[Or. 3]**

Motivering

- 1 I. [OMISSIS] [schorsing van de procedure]

- 2 De beslissing in het geding, waartegen geen gewoon rechtsmiddel openstaat, [OMISSIS] hangt af van de prejudiciële beslissing van het Hof over de in het dictum geformuleerde prejudiciële vragen.
- 2 II. Uiteenzetting van het geding
- 3 Verzoekster vordert van verweerster compensatie ten bedrage van 500,00 EUR.
- 4 De passagiers, die hun vorderingen aan verzoekster hebben gecedeerd, beschikten over bevestigde boekingen voor de vlucht van Nürnberg (NUE) (Duitsland) naar Krakau (KRK) (Polen), met vluchtnummer FR5420, die door verweerster moest worden uitgevoerd en op 10 augustus 2018 om 14.45 uur (plaatselijke tijd) vanaf Nürnberg moest vertrekken en op dezelfde dag om 16.15 uur (plaatselijke tijd) in Krakau moest landen. De vlucht werd geannuleerd. Reden voor de annulering was een staking van verweersters piloten op 10 augustus 2018.
- 5 Verweerster heeft met de vakbond Gewerkschaft Vereinigung Cockpit (hierna: „VC”) collectieve onderhandelingen gevoerd, onder meer over het sluiten van een collectieve arbeidsovereenkomst omtrent het salaris. Er werd al sinds december 2017 onderhandeld. De vakbond streefde naar een salarisverhoging van 42 %. Verweerster zegde een verhoging van 20 % toe en heeft deze vanaf begin 2018 ook daadwerkelijk uitbetaald. Verweerster heeft op 3 augustus 2018 nog een verbeterd aanbod aan VC voorgelegd, waarover nog geen onderhandelingen hadden plaatsgevonden. Op 8 augustus 2018 riep VC op tot een staking van de piloten. **[Or. 4]**
- 6 Wegens de staking op 10 augustus 2018 werden in Duitsland en in andere landen vluchten geannuleerd. De overige vluchten konden worden uitgevoerd door de dienstregeling te herschikken en andere piloten in te zetten. Ook in Ierland, België, Zweden en Nederland werd bij verweerster gestaakt.
- 7 Relevante bepalingen van Unierecht
- 8 Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (PB 2000, C 364, blz. 1)
- 9 Artikel 12 („De vrijheid van vergadering en vereniging”) luidt:
- 10 „1. Eenieder heeft op alle niveaus, met name op politiek, vakverenigings- en maatschappelijk gebied, het recht op vrijheid van vreedzame vergadering en op vrijheid van vereniging, hetgeen mede omvat eenieders recht, ter bescherming van zijn belangen samen met anderen vakverenigingen op te richten of zich daarbij aan te sluiten. [...]”
- 11 Artikel 28 („Het recht op collectieve onderhandelingen en op collectieve actie”) luidt:
- 12 „Werkgevers en werknemers of hun respectieve organisaties hebben overeenkomstig het recht van de Unie en de nationale wetgevingen en praktijken

het recht, op passende niveaus collectief te onderhandelen en collectieve arbeidsovereenkomsten te sluiten, alsmede, in geval van belangenconflicten, collectieve actie te ondernemen ter verdediging van hun belangen, met inbegrip van staking.”

13 Europees Sociaal Handvest (ETS nr. 35, 18 oktober 1961) [**Or. 5**]

14 Deel I, punt 6, luidt:

15 „Alle werknemers en werkgevers hebben het recht collectief te onderhandelen.”

16 Deel II, artikel 6 („Recht op collectief onderhandelen”), luidt:

17 „Teneinde de doeltreffende uitoefening van het recht op collectief onderhandelen te waarborgen, verbinden de Partijen zich: [...]

en erkennen:

18 (4) het recht van werknemers en werkgevers op collectief optreden in gevallen van belangengeschillen, met inbegrip van het stakingsrecht, behoudens verplichtingen uit hoofde van reeds eerder gesloten collectieve arbeidsovereenkomsten.”

19 Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004

20 Overweging 14 luidt als volgt:

21 „Evenals in het kader van het Verdrag van Montreal 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 met name voordoen in gevallen van politieke onstabiliteit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.” [**Or. 6**]

22 In artikel 5 („Annulering”) staat te lezen:

23 „1. In geval van annulering van een vlucht: [...]

24 c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert [...]

25 3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de

annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.”

26 Artikel 7 („Recht op compensatie”) luidt:

27 „1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

28 a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km; [...]”

29 Relevante nationale rechtspraak over de prejudiciële vragen

30 Bij beslissing van 21 augustus 2012 (zaaknummer: X ZR 138/11) heeft het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland; hierna: ook „BGH”) geoordeeld als volgt (samengevat):

31 „1. Wanneer een vakbond in het kader van collectieve onderhandelingen de piloten van een luchtvaartmaatschappij oproept om het werk neer te leggen, kan dit resulteren in buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

32 2. In dat geval hoeft de luchtvaartmaatschappij geen compensatie te betalen voor vluchten die [Or. 7] zij annuleert om de dienstregeling aan te passen aan de verwachte gevolgen van de stakingsoproep.”

33 Het Bundesgerichtshof heeft zijn beslissing onder meer gemotiveerd als volgt (punten 25 e.v.):

34 „Dat verweerster invloed kon uitoefenen op de situatie betekent niet dat zij zich niet op buitengewone omstandigheden kan beroepen.

35 In de regel zal het uitoefenen van invloed op een situatie waardoor geen sprake kan zijn van buitengewone omstandigheden bij collectieve onderhandelingen niet aan de orde zijn. Het besluit om tot staking over te gaan wordt aan de zijde van de werknemers in het kader van hun eigen onderhandelingsvrijheid genomen en daarmee buiten het kader van de bedrijfsactiviteiten van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij. Hieruit vloeit voort dat de luchtvaartmaatschappij in de regel ook bij de eigen medewerkers niet op rechtens relevante wijze kan beïnvloeden of deze wel of niet zullen staken. Het argument dat de uitvoerende luchtvaartmaatschappij het bij een bedrijfsinterne staking zelf in de hand heeft om de vorderingen in te willigen en daardoor de staking te voorkomen, treft hier geen doel. Daarmee zou van de luchtvaartmaatschappij worden geëist dat zij afstand doet van haar Unierechtelijk beschermde vrijheid van vereniging en dat zij zich in het arbeidsconflict op voorhand al schikt in de rol van verliezer. Dat kan niet van de luchtvaartmaatschappij worden gevergd noch is dat op lange termijn in het belang van de luchtreizigers.”

36 Rechtsopvattingen van partijen

- 37 Volgens verzoekster is een staking door het eigen cabinepersoneel niet aan te merken als „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. Zij is van mening dat bij iedere collectieve onderhandeling rekening moet worden gehouden met stakingen en dus ook met het uitvallen en het annuleren van vluchten. Het betreft een typische omstandigheid die bij de [Or. 8] uitoefening van bedrijfsactiviteiten moet worden verwacht, en geen buitengewone omstandigheid.
- 38 Volgens verweerster vormt een door de vakbond georganiseerde staking een buitengewone omstandigheid, ongeacht of de stakende personeelsleden werknemers zijn van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Verordening nr. 261/2004 maakt zelfs geen onderscheid tussen een staking van eigen werknemers en die van derden.
- 39 Nationale rechtspraak
- 40 In talrijke nationale beslissingen in navolging van het arrest van het Hof van 17 april 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, EU:C:2018:258), op grond waarvan het recht van de passagiers op compensatie juist niet afhankelijk mag zijn van de vraag of een staking volgens de toepasselijke bepalingen van het nationale arbeids- en cao-recht rechtmatig is, maar dat slechts 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, als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt, wordt thans, anders dan in bovenvermelde beslissing van het BGH, geoordeeld dat er geen sprake is van buitengewone omstandigheden. Bij wijze van voorbeeld wordt hier verwezen naar een resumerende uiteenzetting van het Landgericht Nürnberg-Fürth (rechter in tweede aanleg Nürnberg-Fürth, Duitsland), van 2 maart 2020 (zaaknummer 16 S 1060/20), welke beslissing als bijlage is bijgevoegd. Het Landgericht sluit hiermee eveneens aan bij de meerderheidsopvatting in de rechtspraak.
- 41 In de rechtspraak is echter tot nu toe niet verduidelijkt of het Hof een door de vakbond georganiseerde staking op dezelfde wijze als een „wilde staking” of juist anders beoordeelt, aangezien een dergelijke staking, in tegenstelling tot een „wilde staking”, wordt beschermd door het Europees recht en door artikel 12, lid 1, en artikel 28 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Dientengevolge zou het arrest van 17 april 2018 (C-195/17) niet aldus [Or. 9] kunnen worden uitgelegd dat het ook van toepassing is op een door de vakbond georganiseerde staking. Ook het in artikel 6, lid 4, van het Europees Sociaal Handvest gewaarborgde stakingsrecht staat volgens de inleidende volzin ervan en de programmatische volzin van deel I, punt 6, in dienst van het recht op – gecoördineerd – collectief onderhandelen. Het stakingsrecht wordt namelijk uitdrukkelijk erkend „teneinde de doeltreffende uitoefening van het recht op collectief onderhandelen te waarborgen”. Het Hof zou er derhalve van kunnen uitgaan dat de toepassing van zijn rechtspraak op een door de vakbond

georganiseerde staking schending van het Europees recht oplevert – hetgeen in voorkomend geval reeds kan worden afgeleid uit overweging 14 van verordening nr. 261/2004, waarin de staking in het algemeen wordt aangeduid als „buitengewone omstandigheid” –, maar met name – althans uiteindelijk – een inbreuk vormt op de door het Unierecht beschermde vakverenigingsvrijheid van de luchtvaartmaatschappij.

- 42 Er is echter ook een gedifferentieerde opvatting mogelijk, op grond waarvan de reden waarom de staking heeft plaatsgevonden, in aanmerking moet worden genomen. Zo zou kunnen worden betoogd dat moet worden onderscheiden al naargelang de staking ertoe strekt om maatregelen van de luchtvaartmaatschappij die een verslechtering van de bestaande arbeids- en cao-rechtelijke situatie inhouden, te voorkomen. In dat geval zou de staking het gevolg zijn van het gedrag (als ondernemer) van de luchtvaartmaatschappij, die daarop dus „invloed kan uitoefenen”. Indien de vakbond daarentegen een „verbetering” van de huidige voorwaarden zou eisen en zou oproepen tot een staking die dus niet het gevolg is van bepaalde gedragingen van de luchtvaartmaatschappij, zou kunnen worden aangenomen dat er sprake is van een buitengewone omstandigheid. Bij wijze van voorbeeld wordt hier verwezen naar de bijgevoegde beslissing van het Amtsgericht Nürnberg van 29 november 2019, zaaknummer 240 C-6688/19, waarin tevens de recente rechtspraak wordt samengevat. **[Or. 10]**
- 43 Stand van de procedure
- 44 De beantwoording van de prejudiciële vraag is beslissend voor de beslechting van het geding. Het geding is voor het overige, zowel feitelijk als juridisch, in staat van wijzen. [wordt toegelicht] [OMISSIS]
- 45 [OMISSIS]