

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-565/20 – 1

Zaak C-565/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

29 oktober 2020

Verwijzende rechter

Landgericht Köln (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

9 september 2020

Verzoekende partij:

DS

Verwerende partij:

Deutsche Lufthansa AG

[OMISSIS] **Landgericht Köln**

Beslissing

In het geding

DS tegen Deutsche Lufthansa AG

heeft de 11e civiele kamer van het Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen, Duitsland)

op 9 september 2020

[OMISSIS] [samenstelling van de rechtsprekende formatie] de volgende

beslissing

gegeven:

1. De behandeling van de zaak wordt geschorst.
2. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag betreffende de uitlegging van het Unierecht:

Vormt een staking van het eigen personeel van een luchtvaartmaatschappij ten gevolge van een oproep van een vakbond een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004?

Motivering:

I.

1. Verzoeker vordert van verweerster compensatie ter hoogte van 250 EUR vermeerderd met rente overeenkomstig verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad [**Or. 2**] 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 nr. 261/2004”).

Aan die vordering liggen de volgende feiten ten grondslag:

Verzoeker was op 7 november 2019 onder boekingsnummer WNBKLW geboekt op de door verweerster uit te voeren vluchten LH 2203 en LH 1682 van Düsseldorf (DUS) via München (MUC) naar Boedapest (BUD). Verzoeker had volgens schema om 20:00 uur vanuit Düsseldorf moeten vertrekken en om 23:25 uur op de eindbestemming Boedapest moeten landen. De vluchten LH 2203 en LH 1682 werden geannuleerd. Verzoeker werd omgeboekt op de vervangende vlucht EW9784 en bereikte zijn eindbestemming op 8 november 2019 om 09:11 uur, dat wil zeggen met een vertraging van in totaal 9 uur en 36 minuten.

De afstand tussen Düsseldorf en Boedapest bedraagt minder dan 1500 km.

Verzoeker heeft zich tot zijn procesgemachtigden gewend om zijn rechten te doen gelden. De procesgemachtigden hebben verweerster bij e-mail van 9 december 2019 verzocht om betaling vóór 16 december 2019 van compensatie ter hoogte van 250 EUR. Verweerster weigerde dit echter onder verwijzing naar het bestaan van buitengewone omstandigheden, op grond waarvan zij niet verplicht is tot betaling van compensatie.

De vluchten LH 2203 en LH 1682 van 7 november 2020 waren geannuleerd omdat verweerster op grond van een staking voor de uitvoering van de vlucht geen cabinepersoneel ter beschikking stond. Die staking, waartoe op 1 november 2019 was opgeroepen door de vakbond voor cabinepersoneel UFO, zou plaatsvinden van 7 november 2019 om 00:00 uur tot 8 november 2019 om 24:00 en had in eerste instantie tot doel de eis van de vakbond inzake verhoging van de onkostenvergoedingen en van de toelagen voor pursers na het mislukken van de cao-onderhandelingen kracht bij te zetten. Voor de betrokken periode had verweerster 2165 vluchten gepland, waarvan 294 intercontinentale en 1871 continentale vluchten. Naar aanleiding van de stakingsoproep stelde verweerster een noodvluchtschema op en maakte zij dit bekend. Volgens dat schema zouden nog in totaal 1273 vluchten worden uitgevoerd, waarvan 171 intercontinentale en 1102 continentale vluchten. Uiteindelijk moesten er echter nog meer vluchten worden geannuleerd, zodat op 7 en 8 november 2019 in totaal 1478 vluchten zijn uitgevallen. Op 9 november 2019 moesten vervolgens nog eens 30 vluchten, waarvan negen intercontinentale en 21 continentale vluchten, op grond van de gevolgen van de staking worden afgezegd. In totaal zijn meer dan 170 000 passagiers de dupe geworden van de staking. **[Or. 3]**

Blijkens de verklaringen van verweerster, die door verzoeker niet zijn weersproken, heeft zij op 6 november 2019 een noodvluchtschema gepubliceerd om annuleringen en vertragingen te voorkomen. Tevens zette verweerster grondpersoneel met een opleiding voor vliegend personeel in, riep zij vrijwilligers op, reduceerde zij de bemanning op de uitgevoerde vluchten tot het wettelijk voorgeschreven minimum en gaf zij enkele vluchten door aan Condor Flugdienst GmbH. Daarnaast bood zij passagiers van Lufthansa Group de mogelijkheid om gratis om te boeken en om, bij vluchten binnen Duitsland, gebruik te maken van de trein, ook wanneer hun vlucht niet door de staking werd geraakt. Passagiers die door de staking werden geraakt werden omgeboekt op andere vluchten of de trein of konden hun reis gratis annuleren. Op bepaalde trajecten zette verweerster voorts grotere vliegtuigen in om door de staking geraakte passagiers alternatieve reismogelijkheden te kunnen aanbieden. Op 5 november 2019 deed verweerster bovendien met een uitnodiging voor een toponderzoek nog een poging om de staking te voorkomen. Op 7 november 2019 legde zij opnieuw een schikkingsvoorstel ter zake voor. Tegelijkertijd had zij een verzoek in kort geding ingediend, dat echter door het Landesarbeitsgericht Hessen (arbeidsrechter van de deelstaat Hessen, Duitsland) op de avond van 6 november 2019 in tweede aanleg werd afgewezen.

2. Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg, Duitsland) heeft de vordering afgewezen. Deze rechter was van oordeel – in navolging van de argumentatie van verweerster – dat de annulering het gevolg was van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. [OMISSIS] [verwijzing naar het bestreden vonnis]
3. Verzoeker heeft tegen het bestreden vonnis het hierin toegestane hoger beroep ingesteld. Hij blijft bij zijn eis en stelt dat gezien het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) van 17 april 2018, TUIfly

(C-195/17), in tegenstelling tot de opvatting van de rechter in eerste aanleg ook de door een vakbond geïnitieerde staking van eigen personeel kan worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij en dus dat er geen sprake was van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

Verweerster verzoekt om verwerping van het hoger beroep.

II.

De beslissing in hoger beroep vereist een beslissing van het Hof over de prejudiciële vraag. **[Or. 4]**

1. De vraag is relevant voor de beslechting van het geding:

Mochten in de onderhavige situatie voor de litigieuze vlucht buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 een ontheffing van aansprakelijkheid tot gevolg hebben, dan moet het hoger beroep worden verworpen, aangezien verzoeker in dat geval geen recht heeft op compensatie. Mocht de staking daarentegen niet worden beschouwd als buitengewone omstandigheid, dan slaagt het hoger beroep.

2. Of een door een vakbond geïnitieerde staking al dan niet moet worden gekwalificeerd als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004, hangt af van de aan die bepaling gegeven uitlegging – in casu meer bepaald de uitlegging van het begrip „buitengewone omstandigheden” –, die in geval van twijfel is voorbehouden aan het Hof.
3. De verwijzende rechter gaat er tot dusver van uit dat in het onderhavige geval de annulering te wijten was aan een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004.

a) Het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) heeft bij arrest van 21 augustus 2012 [OMISSIS] vastgesteld dat een luchtvaartmaatschappij volgens artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van aansprakelijkheid wordt ontheven wanneer eigen personeel op grond van een stakingsoproep van een vakbond in staking gaat. Het Bundesgerichtshof diende zich uit te spreken over een stakingsoproep van de pilotenvereniging Cockpit en stelde in dat verband onder meer het volgende vast:

„[...]”

2. In tegenstelling tot de opvatting van de appelrechter kan de stakingsoproep van een vakbond in het kader van een cao-conflict, zoals de aangekondigde werkonderbreking van de bij de vereniging Cockpit aangesloten piloten van verweerster, die volgens de onbetwiste vaststellingen van de appelrechter ten grondslag ligt aan de annulering in casu, worden gekwalificeerd als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening.

[...]

f) De maatstaven die het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) heeft ontwikkeld met betrekking tot technische defecten zijn ook van toepassing wanneer sprake is van omstandigheden zoals de in overweging 14 – in de vorm van een niet exhaustieve lijst (zie arrest van het Hof Wallentin-Hermann/Alitalia, punt 22) – genoemde gevallen van politieke onstabieleit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuivoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Ook in zoverre is doorslaggevend of de annulering het gevolg is van buitengewone, niet aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij inherente omstandigheden waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. **[Or. 5]**

Voor zover – zoals in casu – sprake is van een staking speelt daarbij – althans in beginsel – geen rol of de uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij wordt belemmerd door een cao-conflict tussen derden, bijvoorbeeld door een staking van het personeel van de exploitant van de luchthaven of van een met essentiële taken, zoals beveiliging, belaste andere onderneming, dan wel doordat eigen personeel van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bijvoorbeeld grondpersoneel of vliegend personeel, het werk neerlegt. Uit de bewoordingen van artikel 5, lid 3, van de verordening en overweging 14, noch uit de reeds toegelichte strekking van de bepaling volgt niets dat een aanwijzing biedt voor een dergelijke onderscheiding.

Ook de staking van eigen personeel gaat normaliter uit van een vakbond die de tegenpartij in de cao-onderhandelingen, de werkgever zelf of ook een werkgeversorganisatie, door een collectieve actie ertoe wil brengen voor betere arbeidsvoorwaarden te zorgen of hogere lonen te betalen. Te dien einde roept zij haar leden op om deel te nemen aan de stakingsactie. Een dergelijke stakingsactie is een instrument van de door het Unierecht beschermde onderhandelingsvrijheid (artikel 12, lid 1, en artikel 28 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie [PB 2000 C 364, blz. 1 e.v. [OMISSIS][verwijzing naar nationale literatuur]) en stelt de normaliter uit de arbeidsovereenkomst voortvloeiende rechten en plichten tijdelijk buiten werking, althans voor zover dit noodzakelijk is om de stakingsactie te kunnen uitvoeren. De stakingsoproep is – ook wanneer deze tot gevolg heeft dat eigen personeel het werk neerlegt – „van buitenaf” van invloed op de luchtvaartmaatschappij en niet inherent aan de normale uitoefening van haar bedrijf. Met een staking als middel in de strijd om een nieuwe of een andere cao wordt namelijk juist beoogd de „normale uitoefening van het bedrijf” te belemmeren en indien mogelijk geheel stil te leggen. Daarom richt een dergelijke actie zich normaliter ook niet op slechts één of meerdere afzonderlijke vluchten, maar veeleer op alle of althans essentiële delen van de gehele activiteit van de luchtvaartmaatschappij. Het doel van de verordening om de passagiers – ook door de verplichting tot betaling van compensatie – te beschermen tegen het „ongemak” van annuleringen die – in beginsel – voorkomen kunnen worden (arresten van het Hof, IATA en ELFAA, punt 69, en Wallentin-Hermann/Alitalia, punt 18), speelt

bij een dergelijke staking net zo min een rol als in gevallen waarin een extern arbeidsconflict of een andere omstandigheid ertoe leidt dat de normale uitoefening van het bedrijf van een luchtvaartmaatschappij geheel of grotendeels stil komt te liggen. Overigens kunnen beide situaties in elkaar overgaan, zoals blijkt uit een door het West London County Court gewezen vonnis in een zaak waarin personeel van een luchtvaartmaatschappij een wilde staking begon omdat de exploitant van de luchthaven de bagage-grondafhandeling niet langer wilde overlaten aan de luchtvaartmaatschappij [OMISSIS].

g) De Senat [van het Bundesgerichtshof] kan de voornoemde uitlegging van de verordening ten grondslag leggen aan zijn verdere materiële toetsing zonder het Hof eerst te verzoeken om een prejudiciële beslissing ter zake. De voornoemde uitlegging volgt namelijk, zoals reeds uiteengezet, uit de strekking van de verordening en strookt met de in de vaste rechtspraak door het Hof aan artikel 5, lid 3, van de verordening gegeven uitlegging. De overwegingen die het Hof in de bovengenoemde zaken ten grondslag heeft gelegd aan de uitlegging van die bepaling, zijn ook in het litigieuze geval toepasselijk. De Senat koestert gelet op die rechtspraak geen twijfel dat het Hof met betrekking tot buitengewone omstandigheden als gevolg van een staking tot geen andere beoordeling komt dan met betrekking tot de overige in overweging 14 van de verordening als voorbeelden genoemde gevallen. **[Or. 6]**

Daaraan wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat de appelrechter in overeenstemming met enkele stemmen in de rechtsleer [OMISSIS] [verwijzing naar nationale literatuur] tot een andere conclusie is gekomen. Ter rechtvaardiging van die conclusie verwijst de appelrechter namelijk enerzijds, voor zover hij een nadere toelichting geeft, naar een dienovereenkomstige uitlegging van artikel 19 van het Verdrag van Montreal en argumenteert hij anderzijds dat cao-conflicten met eigen personeel tot het algemene bedrijfsrisico van luchtvaartmaatschappijen behoren. Beide aspecten spelen echter gelet op de bewoordingen van de verordening en de rechtspraak van het Hof geen relevante rol.

3. In het litigieuze geval had de stakingsaankondiging van de vereniging Cockpit, zoals de Senat op grond van de vaststellingen van de appelrechter zelf kan beoordelen, buitengewone omstandigheden tot gevolg in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening.

a) In het litigieuze geval moest verweerster ermeê rekening houden dat het merendeel van de bij haar in dienst zijnde piloten gevolg zou geven aan de stakingsoproep. Het ging er dus niet om een bijvoorbeeld door ziekte veroorzaakte uitval van een gering aantal werknemers te compenseren. De luchtvaartmaatschappij diende veeleer te reageren op het feit dat althans een groot deel van haar piloten niet op het werk dreigde te verschijnen. Zij moest ervan uitgaan dat zij door de staking niet voldoende piloten ter beschikking zou hebben om het gehele vluchtschema te kunnen afwerken en dat dientengevolge een niet onaanzienlijk deel van de door haar geplande vluchten niet of niet volgens schema zou kunnen worden uitgevoerd. De luchtvaartmaatschappij diende derhalve reeds

op de aankondiging van de staking te reageren en het vluchtschema aldus te herorganiseren dat enerzijds de passagiers gelet op de omstandigheden zo weinig mogelijk hinder van de staking zouden ondervinden en zijzelf anderzijds in staat zou zijn om na beëindiging van de staking zo snel mogelijk weer over te gaan tot een normale gang van zaken. Een dergelijke situatie kan niet tot de normale uitoefening van het bedrijf van een luchtvaartmaatschappij worden gerekend.

b) Het feit dat verweerster invloed kon uitoefenen op de situatie staat er niet aan in de weg dat zij zich op buitengewone omstandigheden kan beroepen.

Over het algemeen kan er niet van worden uitgegaan dat de situatie in een cao-conflict aldus kan worden beïnvloed dat het mogelijk is buitengewone omstandigheden uit te sluiten. De beslissing om tot staking over te gaan wordt door de betrokken werknemers in het kader van hun rechtmatige onderhandelingsvrijheid genomen en staat dus los van de uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Daaruit volgt dat de luchtvaartmaatschappij ook ten aanzien van eigen personeel normaliter geen juridisch relevante invloed heeft op de vraag of er al dan niet wordt gestaakt. Het argument dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bij bedrijfsinterne stakingen de mogelijkheid heeft om de eisen in te willigen en daardoor een staking te voorkomen, snijdt geen hout. Dit zou er namelijk op neerkomen dat van de luchtvaartmaatschappij wordt verlangd dat zij afziet van haar door het Unierecht beschermde onderhandelingsvrijheid en bij cao-conflicten bij voorbaat het onderspit zou delven. Dit kan redelijkerwijs niet van de luchtvaartmaatschappij worden verwacht en is op langere termijn ook niet in het belang van de passagiers.” [Or. 7]

b) De verwijzende rechter heeft zich in zijn rechtspraak tot dusver op hetzelfde standpunt gesteld als het Bundesgerichtshof en is van oordeel dat dit ook juist is in de onderhavige situatie, waarin sprake is van een stakingsoproep van een vakbond.

Volgens de verwijzende rechter doet ook het arrest van het Hof van 17 april 2018, TUIfly (C-195/17), geen afbreuk aan die zienswijze. In die zaak ging het om de specifieke situatie van een „wilde staking” die op gang kwam na de verrassende aankondiging van herstructureringsplannen door de luchtvaartmaatschappij, waarop haar eigen personeel onmiddellijk en op eigen initiatief reageerde. Dit is niet vergelijkbaar met de situatie in casu, waarin geen sprake is van concrete en actuele maatregelen van de onderneming zelf, waarop het eigen personeel onmiddellijk en op eigen initiatief met een „wilde staking” reageert.

Uit het arrest van het Hof in de zaak TUIfly kan ook niet worden afgeleid dat een rechtmatige staking van eigen personeel geen buitengewone omstandigheid kan vormen. Met name uit de punten 46 en 47 van dat arrest volgt enkel dat voor de kwalificatie van een staking als buitengewone omstandigheid geen rol speelt of de staking naar nationaal recht al dan niet rechtmatig is. Dat impliceert evenwel niet dat bepaalde stakingsvormen per definitie geen ontheffing van aansprakelijkheid

tot gevolg kunnen hebben of dat een door een stakingsoproep van een vakbond gewettigde stakingsactie van personeel van een luchtvaartmaatschappij niet principieel – daar die actie wordt geïnitieerd door de vakbond en derhalve niet inherent is aan de uitoefening van het bedrijf van een luchtvaartmaatschappij en deze hierop geen invloed kan uitoefenen – zou kunnen worden beschouwd als buitengewone omstandigheid.

Naar de opvatting van de verwijzende rechter is in de onderhavige situatie doorslaggevend voor de kwalificatie als buitengewone omstandigheid dat door de oproep van de vakbond – in tegenstelling tot een „wilde staking” – de bedrijfsuitoefening van de onderneming juist van buitenaf wordt verstoord. Op die stakingsoproep kan de luchtvaartmaatschappij geen invloed uitoefenen en de aldus op gang gebrachte staking kan niet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij: de stakingsoproep respectievelijk de staking zelf hebben juist tot doel de bedrijfsuitoefening te verstoren of zelfs geheel stil te leggen [OMISSIS].

Volgens de verwijzende rechter kan ook niet worden geargumenteed dat de luchtvaartmaatschappij tegen een staking zou kunnen optreden respectievelijk deze zou kunnen „beïnvloeden” [Or. 8] door in te gaan op de door de vakbond gestelde eisen. In dat geval zou namelijk de onderhandelingsvrijheid van de luchtvaartmaatschappij worden ondermijnd voor zover het conflict met de vakbond zou worden gekoppeld aan de compensatieverplichting van verordening nr. 261/2004. Om deze reden kan in de ogen van de verwijzende rechter ook het bestaan van een bepaalde loonstructuur respectievelijk de ontbrekende bereidheid om de lonen of, zoals in casu, onkostenvergoedingen en toelagen voor pursers te verhogen, niet worden beschouwd als bedrijfsmaatregel van de luchtvaartmaatschappij die vergelijkbaar is met de aankondiging van herstructureringsplannen, zoals in de zaak TUIfly.

c) In het licht van het arrest van het Hof TUIfly wordt recentelijk in de rechtspraak echter in toenemende mate het standpunt ingenomen dat er bij een door een vakbond georganiseerde, bedrijfsinterne staking niet meer kan worden uitgegaan van het bestaan van buitengewone omstandigheden [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak], in elk geval niet zonder dat er sprake is van verdere buitengewone omstandigheden [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak]. Ook in de rechtsleer stellen sommigen zich op het standpunt dat een staking van eigen personeel van een luchtvaartmaatschappij geen ontheffing van aansprakelijkheid tot gevolg kan hebben [OMISSIS] [verwijzing naar nationale literatuur].

Tegen deze achtergrond is de verwijzende rechter van oordeel dat het Hof moet worden verzocht om een prejudiciële beslissing.

[OMISSIS] [ondertekeningen]