



Datum van
inontvangstneming

:

13/11/2020

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-381/20 – 1

Zaak C-381/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

12 augustus 2020

Verwijzende rechter:

Landgericht Köln (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

24 juli 2020

Verzoeker:

VR

Verweerster:

Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Köln, Duitsland)

Beslissing

In het geding

tussen VR en Deutsche Lufthansa AG

heeft de 11. Zivilkammer van het Landgericht Köln

op 24 juli 2020

[omissis]

als volgt beslist:

1. De behandeling van de zaak wordt geschorst.

2. Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU de volgende vraag voorgelegd ter uitlegging van het Unierecht:

Gaat het bij een staking van eigen medewerkers van de luchtvaartmaatschappij naar aanleiding van een oproep van een vakbond om een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004?

Motivering:

I.

1. Verzoeker vordert van verweerster betaling van compensatie ten bedrage van 250 EUR, vermeerderd met rente, 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 (EG) nr. 261/2004). **[Or. 2]**

De vordering berust op de volgende feiten:

Verzoeker had voor 8 november 2019 onder boekingsnummer VNI6ZP een stoel gereserveerd op de door verweerster uit te voeren vlucht LH 238 van Frankfurt naar Rome-Fiumicino, die om 16.00 uur in Frankfurt had moeten vertrekken en om 17.50 uur in Rome had moeten landen. De vlucht werd geannuleerd en verzoeker werd omgeboekt naar de vluchten LX 1077 en LX 1726 en bereikte zijn bestemming op 9 november 2019 om 8.55 uur, dat wil zeggen met een vertraging van 15 uur en 5 minuten.

De afstand tussen Frankfurt en Rome-Fiumicino bedraagt minder dan 1 500 km.

Verzoeker schakelde zijn advocaten in om zijn rechten te doen gelden. Deze vroegen verweerster bij schrijven van 17 januari 2020 om uiterlijk op 24 januari 2020 een bedrag van 250 EUR als compensatie te betalen. Hierop heeft verweerster niet gereageerd.

Reden van de annulering van vlucht LH 238 op 8 november 2019 was dat verweerster geen cabinepersoneel ter beschikking had voor het uitvoeren van de vluchten, hetgeen te wijten was aan een op 1 november 2019 door de vakbond van vliegend personeel, UFO, uitgeroepen staking, die begon op 7 november 2019, om 0.00 uur, en eindigde op 8 november 2019, om 24.00, en die als voornaamste doel had een verhoging van de onkostenvergoedingen en persertoeslagen af te dwingen nadat de cao-onderhandelingen waren mislukt. Voor bovengenoemde periode stonden 2 165 vluchten van verweerster gepland, waarvan 294 intercontinentale vluchten en 1 871 continentale vluchten. Na de oproep tot staking heeft verweerster een speciaal vluchtschema opgesteld dat voorzag in nog maar 1 273 vluchten in totaal, waarvan 171 intercontinentale vluchten en 1 102 continentale

vluchten. Feitelijk moesten evenwel nog meer vluchten worden geannuleerd, waardoor op 7 november en op 8 november 2019 in totaal 1 478 vluchten zijn uitgevallen. Op 9 november 2019 moesten nog eens 30 vluchten, waarvan negen intercontinentale vluchten en 21 continentale vluchten, worden geschrapt ten gevolge van de staking. In totaal werden 170 000 passagiers getroffen door de staking.

Volgens de door verzoeker niet weersproken verklaringen van verweerster heeft deze op 6 november 2019 een speciaal vluchtschema gepubliceerd om annuleringen en vertragingen te voorkomen, en heeft zij zogenoemde „Büroflieger” ingezet, een oproep aan vrijwilligers gedaan, de crewbezetting op de operationele vluchten met inachtneming van het wettelijke minimum verminderd en voor enkele vluchten Condor Flugdienst GmbH ingeschakeld. Verder bood zij passagiers van de Lufthansa Group de mogelijkheid om kosteloos om te boeken en bij vluchten binnen Duitsland de optie om per trein te reizen, ook als hun vlucht niet door de staking werd getroffen. Door de staking [Or. 3] getroffen passagiers werden omgeboekt naar andere vluchten of de trein of konden hun reis kosteloos annuleren. Bovendien maakte verweerster op sommige trajecten gebruik van grotere vliegtuigen om door de staking getroffen passagiers alternatieve reismogelijkheden te kunnen bieden. Op 5 november 2019 heeft verweerster ook gesprekken op hoog niveau gevoerd om de staking te voorkomen. Op 7 november 2019 heeft zij een nieuw bemiddelingsaanbod gedaan. Daarnaast diende zij een verzoek in kort geding in, dat evenwel op de avond van 6 november 2019 door het Landesarbeitsgericht (arbeidsrechter) van de deelstaat Hessen in tweede aanleg werd afgewezen.

2. Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg) heeft de vordering afgewezen. Deze rechter heeft zich – overeenkomstig het verweer van verweerster – op het standpunt gesteld dat de annulering berustte op buitengewone omstandigheden, in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004. De nadere onderbouwing hiervan is te vinden in de motivering van de bestreden beslissing.

3. Verzoeker heeft tegen het vonnis van het Amtsgericht [omissis] hoger beroep ingesteld. Hij blijft bij zijn vordering en voert aan dat ten gevolge van de uitspraak van het Hof van Justitie van 17 april 2018 in zaak C-195/17 („TUIFly”, EU:C:2018:258), in tegenstelling tot hetgeen het Amtsgericht van oordeel is, ook de door een vakbond geïnitieerde staking van eigen medewerkers moet worden geacht inherent te zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij en dat er bijgevolg geen sprake is van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004.

Verweerster concludeert tot afwijzing van het hoger beroep.

II.

De beslissing in hoger beroep vereist een prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie middels beantwoording van de prejudiciële vraag.

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 bevrijdende werking hebben, heeft het hoger beroep geen kans van slagen, omdat verzoeker dan geen recht heeft op compensatie. Wanneer de staking geen buitengewone omstandigheid oplevert, zou het beroep wel kunnen slagen. **[Or. 4]**

2. Of een door een vakbond geïnitieerde staking een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 vormt, is een vraag naar de uitlegging van deze bepaling – in casu van het wezenlijke bestanddeel „buitengewone omstandigheden” –, waarvan de beantwoording in geval van twijfel is voorbehouden aan het Hof van Justitie van de Europese Unie.

3. Volgens het tot dusver door de verwijzende rechter ingenomen standpunt, berust de annulering in het onderhavige geval op 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] beslist dat een vrijstelling overeenkomstig artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van toepassing is, als eigen medewerkers van de luchtvaartmaatschappij naar aanleiding van een oproep van een vakbond gaan staken. Het Bundesgerichtshof diende te beslissen over een oproep tot staking van de pilotenvereniging Cockpit en heeft in dit verband als volgt overwogen (voor zover hier relevant):

„[...]”

2. Anders dan de rechter in hoger beroep heeft overwogen, kan de oproep tot staking van een vakbond in het kader van een collectief arbeidsgeschil, zoals de aangekondigde werkonderbreking van de bij de vereniging Cockpit aangesloten piloten van verweerster waarop de annulering volgens de niet betwiste vaststellingen van de rechter in hoger beroep berust, buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening tot gevolg hebben.

[...]

f) De door het Hof voor technische problemen ontwikkelde criteria moeten ook dan worden toegepast, als gebeurtenissen, zoals bijvoorbeeld de in overweging 14 – als voorbeeld (arrest van het Hof, ██████████ Alitalia [EU:C:2008:771], punt 22) – genoemde gevallen van politieke onstabiliteit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in aanmerking komen als oorzaak van buitengewone omstandigheden. Ook in zoverre is van belang of de annulering berust op ongebruikelijke omstandigheden die liggen buiten het kader

van de normale bedrijfsactiviteiten van de luchtvaartmaatschappij en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

Voor zover – zoals in het onderhavige geval – sprake is van een staking, is daarbij – althans in beginsel – niet van belang of het uitoefenen van het luchtvaartbedrijf wordt gehinderd door een collectief arbeidsgeschil tussen derden, bijvoorbeeld door een staking van werknemers van de luchthavenexploitant of van een bedrijf dat belast is met voor de exploitatie essentiële taken (zoals de beveiliging), ofwel daardoor dat eigen medewerkers van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, zoals grondpersoneel of vliegend personeel, het werk neerleggen. Noch de bewoordingen van artikel 5, lid 3, van de verordening noch overweging 14, noch het doel en de strekking van de bepaling, zoals hierboven uiteengezet, leveren grond op voor een dergelijk onderscheid. **[Or. 5]**

Ook de staking van eigen medewerkers gaat meestal uit van een vakbond die van de cao-partner, bijvoorbeeld de werkgever van de medewerkers of een werkgeversorganisatie, betere arbeidsvoorwaarden of hogere lonen eist. Met dit doel roept de vakbond zijn leden op om deel te nemen aan het arbeidsconflict. Een dergelijk arbeidsconflict is een instrument van de Unierechtelijk beschermde vrijheid van vereniging [artikel 12, lid 1, en artikel 28 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (PB 2000, C 364, blz. 1) (omissis)] en schort de bestaande rechten en plichten voortvloeiende uit de arbeidsovereenkomst op, in ieder geval voor zover dit noodzakelijk is om het arbeidsconflict mogelijk te maken. De oproep tot staking werkt – ook voor zover deze leidt tot het neerleggen van werk door de eigen werknemers – „van buitenaf” in op de luchtvaartmaatschappij en behoort niet tot de normale uitoefening van haar activiteiten. Met de staking wordt immers juist beoogd om als een wapen in de strijd voor een nieuwe of andere collectieve arbeidsovereenkomst de „normale uitoefening van het activiteiten” te verstoren en, indien mogelijk, volledig stil te leggen. De stakingsoproep betreft bijgevolg in de regel ook niet één enkele of een aantal vluchten, maar meestal alle activiteiten van de luchtvaartmaatschappij of op zijn minst essentiële onderdelen daarvan. Het doel van de verordening om passagiers – ook door de compensatieplicht – te beschermen tegen „ernstig ongemak” [arrest van het Hof, IATA en ELFAA (EU:C:2006:10), punt 69; arrest ██████████ Alitalia, punt 18] van annuleringen die – in beginsel – voorkomen kunnen worden, wordt bij een dergelijke staking buiten beschouwing gelaten, net zoals in die gevallen waarin een extern arbeidsconflict of een andere gebeurtenis tot gevolg heeft dat de normale bedrijfsactiviteiten van een luchtvaartmaatschappij geheel of grotendeels stil komen te liggen. Zoals blijkt uit een door de West London County Court beslecht geval waarin medewerkers van een luchtvaartmaatschappij een wilde staking begonnen omdat de luchthavenexploitant het grondvervoer van de bagage niet meer door de luchtvaartmaatschappij wilde laten uitvoeren (aangehaald vanuit Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136), kunnen beide situaties overigens in elkaar overgaan.

g) De Senat kan de verdere beoordeling van de feiten baseren op bovenstaande uitlegging van de verordening, zonder het Hof van Justitie van de Europese Unie eerst te verzoeken om een prejudiciële beslissing. De omschreven opvatting van de bepaling blijkt immers, zoals boven uiteengezet, uit de bewoordingen en het doel van de verordening en is in overeenstemming met de uitlegging van artikel 5, lid 3, van de verordening in de bestaande rechtspraak van het Hof. De overwegingen waarop het Hof de uitlegging van de bepaling in de boven genoemde uitspraken heeft gebaseerd, zijn ook in het onderhavige geval van toepassing. Volgens de Senat staat op grond van deze rechtspraak vast dat het Hof voor buitengewone omstandigheden ten gevolge van een staking niet tot een andere beoordeling zal komen dan voor de overige in overweging 14 van de verordening als voorbeeld aangehaalde situaties.

Hieraan staat niet in de weg dat de rechter in hoger beroep [omissis], tot een afwijkende conclusie is gekomen, die ook door sommigen in de rechtsliteratuur wordt bepleit. Dit wordt immers, voor zover dit nader wordt gemotiveerd, enerzijds gerechtvaardigd door een analoge uitlegging van artikel 19 van het verdrag van Montreal en anderzijds doordat ervan uit wordt gegaan dat collectieve arbeidsgeschillen met de eigen medewerkers vallen onder het algemene bedrijfsrisico van een luchtvaartmaatschappij. Geen van beide gezichtspunten zijn evenwel op grond van de bewoordingen van de verordening of op grond van de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie van doorslaggevend belang. **[Or. 6]**

3. In casu kon de stakingsaankondiging van de vereniging Cockpit, zoals de Senat op grond van de vaststellingen van de rechter in hoger beroep zelf kan beoordelen, buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening tot gevolg hebben.

a) In casu moest verweerster er rekening mee houden dat de overgrote meerderheid van de bij haar werkzame piloten gevolg zou geven aan de oproep tot staking. Het ging er dus niet om een bijvoorbeeld door ziekte veroorzaakte uitval van een beperkt aantal medewerkers te compenseren, maar om te reageren op een dreigende uitval van op zijn minst een behoorlijk aantal van de eigen piloten. Verweerster moest ervan uitgaan dat zij als gevolg van de staking niet zou kunnen beschikken over een voldoende aantal piloten om te kunnen voldoen aan het volledige vliegschema en dat dientengevolge een aanzienlijk aantal van de door haar geplande vluchten niet of niet volgens schema zou kunnen worden uitgevoerd; zij was dus genoodzaakt geweest om reeds na aankondiging van de staking maatregelen te nemen en het vluchtschema dusdanig te wijzigen dat enerzijds de luchtreizigers zo min mogelijk overlast zouden ondervinden van de staking en zij anderzijds [Or. 6] na beëindiging van de staking zo snel mogelijk het normale vluchtschema weer zou kunnen hervatten. Een dergelijke situatie kan niet worden gerekend tot de normale activiteiten van een luchtvaartmaatschappij.

b) Het beroep van verweerster op buitengewone omstandigheden is niet uitgesloten om de enkele reden dat verweerster invloed kon uitoefenen op de situatie.

In de regel zal het uitoefenen van invloed op een situatie waardoor geen sprake kan zijn van buitengewone omstandigheden, bij een collectief arbeidsgeschil 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 zou moeten doen van haar Unierechtelijk beschermde vrijheid van vereniging en dat zij zich in het arbeidsconflict op voorhand al zou moeten schikken in de rol van verliezer. Dit zou niet van de luchtvaartmaatschappij kunnen worden gevergd noch zou dit op lange termijn in het belang zijn van de luchtreizigers.

b) De verwijzende rechter heeft in zijn rechtspraak tot dusver de opvatting van het Bundesgerichtshof overgenomen en acht deze ook van toepassing op de onderhavige situatie waarin een vakbond heeft opgeroepen tot staking.

Naar de opvatting van de verwijzende rechter wordt een andere beoordeling ook niet ingegeven door het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 17 april 2018 in zaak C-195/17 („TUIFly”). Die uitspraak had betrekking op de specifieke situatie van een „wilde staking” die het gevolg was van de verrassende aankondiging van herstructureringsplannen door de luchtvaartmaatschappij. Dit is geenszins te vergelijken met de onderhavige situatie waarbij geen sprake is van concrete en actuele interne maatregelen van de luchtvaartmaatschappij waarop de eigen medewerkers rechtstreeks en op eigen initiatief met een „wilde staking” reageren.

Uit het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie in zaak C-195/17 kan ook niet worden afgeleid dat een rechtmatige staking van eigen medewerkers geen buitengewone omstandigheid kan zijn. Met name uit de punten 46 en 47 van de uitspraak kan alleen worden afgeleid dat het voor het aanmerken van een staking als buitengewone omstandigheid niet van belang is of de staking naar nationaal recht rechtmatig is of niet. Hieruit vloeit evenwel niet voort dat bepaalde stakingsvormen per definitie moeten worden uitgezonderd van de vrijstelling., of dat een door de oproep tot staking van een vakbond gewettigde staking van medewerkers van de luchtvaartmaatschappij niet in beginsel – omdat deze niet inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij, die hierop geen invloed kan uitoefenen, aangezien de staking is begonnen door een vakbond – een buitengewone omstandigheid zou kunnen vormen.

Voor de aannahme van een buitengewone omstandigheid in de onderhavige situatie is naar de opvatting van de verwijzende rechter doorslaggevend dat door de oproep van de vakbond – in tegenstelling tot de „wilde staking” – juist van buitenaf invloed wordt uitgeoefend op de bedrijfsactiviteiten van de maatschappij. Op deze oproep tot staking kan door de luchtvaartmaatschappij geen invloed worden uitgeoefend en de aldus tot stand gekomen staking kan ook niet worden geschaard onder de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij: met de oproep tot staking respectievelijk de staking zelf wordt juist beoogd deze activiteiten te verstoren of zelfs stil te leggen [arrest van het BGH van 21 augustus 2012, (omissis)].

Volgens de verwijzende rechter kan aan de luchtvaartmaatschappij ook niet worden tegengeworpen dat zij de staking zou kunnen voorkomen respectievelijk hierop „invloed” zou kunnen uitoefenen door de door de vakbond gestelde eisen in te willigen, omdat hierdoor de vrijheid van vereniging zou worden beperkt doordat het conflict met de vakbond zou worden gekoppeld aan de compensatieplicht overeenkomstig verordening (EG) nr. 261/2004. Om die reden kan volgens de verwijzende rechter ook het bestaan van een bepaalde loonstructuur respectievelijk het gebrek aan bereidheid tot verhoging van lonen niet worden beschouwd als een bedrijfsinterne maatregel van de luchtvaartmaatschappij die vergelijkbaar zou zijn met de aankondiging van herstructureringsplannen – zoals in zaak C-195/17.

c) Gezien de beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie in zaak C-195/17 wordt evenwel in de rechtspraak de laatste tijd in toenemende mate het standpunt ingenomen dat bij een door een vakbond georganiseerde bedrijfsinterne staking niet meer kan worden uitgegaan van het bestaan van buitengewone omstandigheden [omissis] (LG Düsseldorf, vonnis van 26 augustus 2018 [omissis]; LG Berlin, besluit van 11 februari 2020 [omissis]; LG Bad Kreuznach, beschikking van 20 januari 2020 [omissis]; LG Nürnberg-Fürth, beschikking van 2 maart 2020 [omissis]; LG Memmingen, beschikking van 30 maart 2020 [omissis]; LG Frankfurt, vonnis van 8 augustus 2019 [omissis]), of in ieder geval niet zonder dat verder sprake is van bijzondere omstandigheden (LG Hamburg, vonnis van 21 mei 2019 [omissis]; vonnis van 3 juni 2019 [omissis]). Een vrijstelling in het geval van een staking van eigen medewerkers van de luchtvaartmaatschappij wordt ook in de literatuur deels afgewezen [omissis].

Om die reden is de verwijzende rechter van oordeel dat het Hof moet worden verzocht om een prejudiciële beslissing.

[omissis]