



Datum van  
inontvangstneming

:

20/11/2020

## **Geanonimiseerde versie**

Vertaling

C-516/20

**Zaak C-516/20**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

14 oktober 2020

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Köln (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

9 september 2020

**Verzoekende partijen:**

JT

NQ

**Verwerende partij:**

Ryanair DCA

---

[OMISSIS]

**Landgericht Köln**

**Beslissing**

In het geding

JT en NQ tegen Ryanair DCA

heeft de 11<sup>de</sup> Civiele Kamer van het Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen, Duitsland)

op 9 september 2020

de volgende

[OMISSIS]

**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. Verzoekers vorderen van verweerster compensatie ter hoogte van telkens 400 EUR vermeerderd met rente overeenkomstig 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 **[Or. 2]** 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:

Verzoekers waren op 25 juli 2018 onder boekingsnummer SZHH9D geboekt op de door verweerster uit te voeren vlucht FR1035 van Keulen/Bonn (CGN) naar Tenerife (TFS). Vlucht FR1035 had volgens schema om 12:40 uur moeten starten en om 16:25 uur op de luchthaven van bestemming moeten aankomen (telkens plaatselijke tijd). De vlucht werd geannuleerd. Een vervangende vlucht waarmee verzoekers hun bestemming met een vertraging van minder dan drie uur hadden kunnen bereiken, is door verweerster niet aangeboden.

De afstand tussen Keulen/Bonn en Tenerife ligt tussen 1 501 km en 3 500 km.

Verzoekers hebben zich tot hun procesgemachtigden gewend om hun rechten te doen gelden. De procesgemachtigden hebben verweerster bij schrijven van 7 maart 2019 verzocht om betaling vóór 14 maart 2019 van compensatie ter hoogte van telkens 400 EUR, in totaal 800 EUR. Verweerster weigerde dit echter onder verwijzing naar het bestaan van buitengewone omstandigheden, op grond waarvan zij niet verplicht is tot betaling van compensatie.

Reden voor de annulering van vlucht FR1035 van 25 juli 2018 was een vakbondsstaking van het Portugese, Spaanse, Italiaanse en Belgische cabinepersoneel van verweerster. Deze duurde van 25 juli 2018 om 00:00 uur tot 26 juli 2018 om 24:00 uur en had tot gevolg dat verweerster geen cabinepersoneel ter beschikking stond voor de uitvoering van de vlucht. Ook het voor de litigieuze vlucht ingeplande Italiaanse cabinepersoneel nam deel aan de staking. In de vermelde periode staakten de crews van 455 vluchten van verweerster. Verweerster zette ter compensatie crews uit andere landen in, beschikte echter niet over voldoende cabinepersoneel om het personeelsgebrek als gevolg van de stakingen te kunnen opvangen. Verweerster heeft in dit verband onder meer verwezen naar een artikel in de pers van 26 juli 2018, waarin als reden voor de staking het volgende wordt gemeld: *„Het cabinepersoneel eist betere arbeidsvoorwaarden, waaronder meer geld. Ryanair dreigt van zijn kant met het schrappen van banen”*.

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 [Or. 3] omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. [OMISSIS]

3. Verzoekers hebben beroep ingesteld tegen het vonnis in eerste aanleg. Zij blijven bij hun eis en stellen dat gelet op 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. Verzoekers zijn voorts van mening dat verweerster informatie had moeten verstrekken over de oorzaken van de staking en de maatregelen ter voorkoming ervan. Meningsverschillen tussen de leiding en het personeel van een onderneming zijn niet buitengewoon en beïnvloeden de uitoefening van het bedrijf van een onderneming ook niet van buitenaf. Dit geldt ook voor cao-conflicten.

Verweerster verzoekt om verwerping van het hoger beroep.

## II.

De beslissing in hoger beroep vereist een beslissing van het Hof over 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 ontheffing van aansprakelijkheid tot gevolg hebben, dan moet het hoger beroep worden verworpen, aangezien verzoekers in dat geval geen recht hebben

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 moet worden gekwalificeerd als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening 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 in casu tot dusver van uit dat de annulering te wijten was aan een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004. **[Or. 4]**

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 vluchtuitvoering 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.

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]]) en stelt de normaliter uit de arbeidsovereenkomst voortvloeiende rechten 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’ [Or. 5] 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; 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 [OMISSIS] beide situaties in elkaar overgaan.

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.

Daaraan wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat de appelrechter in overeenstemming met enkele stemmen in de rechtsleer [OMISSIS] 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 ermee 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 [Or. 6] 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 dat 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 omstandigheden 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.”

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 de leden van een vakbond gehoor hebben gegeven aan een van die vakbond uitgaande stakingsoproep.

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 [Or. 7] 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” door in te gaan op de door de vakbond gestelde eisen. Daardoor zou namelijk de onderhandelingsvrijheid van de luchtvaartmaatschappij worden ondermijnd doordat 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 te verhogen of de arbeidsomstandigheden te wijzigen, niet worden beschouwd als bedrijfsmaatregel van de luchtvaartmaatschappij die vergelijkbaar is met – de in de zaak TUIFly aan de orde zijnde – herstructureringsplannen.

c) In het licht van het arrest van het Hof in de zaak C-195/17 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 [**Or. 8**] [OMISSIS], in elk geval niet zonder dat er sprake is van verdere buitengewone omstandigheden [OMISSIS]. 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].

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

[OMISSIS]