



Datum van inontvangstneming : 11/01/2019

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-735/18 - 1

**Zaak C-735/18**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

26 november 2018

**Verwijzende rechter:**

Justice de paix de Charleroi III (België)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

14 november 2018

**Verzoekende partij:**

IZ

**Verwerende partij:**

Ryanair DAC

---

**[OMISSIS]**

**INZAKE**

**IZ**

**eisers**

**TEGEN:**

**RYANAIR DAC [hierna: „RYANAIR”] [OMISSIS]**

**Verweerster**

**[OMISSIS] [verloop van de procedure]**

## **1.- Voorwerp van de vordering en omstandigheden van het geding**

IZ wensen dat RYANAIR wordt veroordeeld tot betaling van een bedrag van 250,00 EUR aan elk van hen [OMISSIS] [Or. 2] [OMISSIS].[nevenvorderingen]

IZ steunen hun klacht op 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.

Zij hadden een ticket geboekt voor vlucht FR 5463 van Charleroi naar Madrid op 26 januari 2016, met vertrek om 9.25 uur. Zij klagen dat die vlucht is geannuleerd, volgens RYANAIR wegens een staking van de Franse luchtverkeersleiders.

RYANAIR heeft onweersproken aangevoerd dat zij IZ de prijs van de tickets heeft terugbetaald.

Op 3 maart 2016 heeft [OMISSIS] IZ RYANAIR aangemaand om de met toepassing van verordening (EG) nr. 261/2004 verschuldigde compensatie te betalen. Op 18 juli 2016 werd [OMISSIS] opnieuw een aanmaning verstuurd.

RYANAIR weigert elke compensatie op grond van „buitengewone omstandigheden”, waardoor zij van haar verplichting tot financiële compensatie op grond van de Europese verordening bevrijd is.

## **2- Bespreking en zienswijze van de vrederechter**

### 2.1.- Internationale bevoegdheid

[OMISSIS] [Or. 3] [OMISSIS] zijn wij bevoegd.

### 2.2. Ten gronde

#### 2.2.1. Toepasselijke bepalingen

Het geding betreft feiten die worden geregeld door 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.

[OMISSIS] Artikel 5 van verordening nr. 261/2004 gaat over „Annulering”, artikel 6 heeft betrekking op „Vertraging” en in artikel 7 wordt het „Recht op compensatie” uiteengezet. In dit artikel wordt de door de luchtvaartmaatschappij verschuldigde compensatie vastgesteld, die het volgende bedraagt:

– 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

- 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;
- 600 EUR voor alle niet onder de voorgaande punten vallende vluchten.

### 2.2.2. Relevante rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie voor de beslechting van het geding

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof van Justitie”) diende herhaaldelijk uitspraak te doen op hem voorgelegde prejudiciële vragen over de uitlegging van de inhoud van de bepalingen van verordening nr. 261/2004.

Opgemerkt zij namelijk dat deze verordening niet omschrijft wat onder „buitengewone omstandigheid” moet worden verstaan. Dit begrip wordt in de verordening alleen afgebakend.

In het onderhavige geval werd de vlucht die IZ op 26 januari 2016 moesten nemen, door de luchtvaartmaatschappij geannuleerd.

Deze kwestie is geregeld bij artikel 5 van verordening nr. 261/2004, dat verwijst naar de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie. **[Or. 4]**

Volgens artikel 5, [lid] 3, van verordening nr. 261/2004 verleent de annulering de passagiers evenwel geen recht op compensatie indien de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, en indien het betreffende probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.<sup>1</sup>

[OMISSIS]

### 2.2.3. Toepassing op het onderhavige geval

In de eerste plaats merkt de vrederechter op dat de annulering en het bedrag van de compensatie door partijen niet worden betwist.

In de tweede plaats brengt de vrederechter in herinnering dat artikel 1315 van het Burgerlijk Wetboek bepaalt dat hij die beweert bevrijd te zijn van een verbintenis daarvan het bewijs moet leveren. Met andere woorden, RYANAIR moet het bewijs leveren van de vrijstelling waarop zij zich beroept om te weigeren de van haar gevorderde compensatie op zich te nemen.

<sup>1</sup> Arrest van 19 november 2009, ██████████ e.a., C-402/07 en C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

In verband met de lijst van gebeurtenissen zoals vermeld in overweging 14 van verordening (EG) nr. 261/2004 is het Hof van Justitie van oordeel „dat de gemeenschapswetgever niet van mening was dat deze gebeurtenissen, waarvan de lijst overigens niet exhaustief is, zelf uitzonderlijke omstandigheden zijn, maar slechts dat zij tot dergelijke omstandigheden kunnen leiden. Hieruit vloeit voort dat niet alle omstandigheden die met dergelijke gebeurtenissen gepaard gaan noodzakelijkerwijs verschoningsgronden zijn voor de in artikel 5, lid 1, sub c, van deze verordening opgenomen verplichting om compensatie te betalen”.<sup>2</sup>

Uit de analyse van de rechtspraak van het Hof van Justitie blijkt dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, om te ontkomen aan de verplichting om compensatie te betalen aan de passagiers, het bewijs moet leveren:

- ▶ van de omstandigheden die de vertraging of annulering van de vlucht hebben veroorzaakt, dat wil zeggen dat zij het bewijs moet leveren van zowel de omstandigheden als het oorzakelijk verband tussen die omstandigheden en de vertraging of annulering;
- ▶ dat zij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de buitengewone omstandigheden **en** de vertraging of annulering te voorkomen. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, moet dus bewijzen dat zij binnen haar onderneming geen voor haar economisch haalbaar alternatief heeft kunnen vinden of dat dit haar niet kon worden voorgesteld;
- ▶ dat de omstandigheden voortvloeien uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop zij vanwege de aard of de oorsprong ervan geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, om het buitengewone karakter van deze omstandigheden aan te tonen. **[Or. 5]**

Volgens RYANAIR was de staking van de Franse luchtverkeersleiders de reden van de annulering.

[OMISSIS] RYANAIR voert aan dat overweging 14 van verordening (EG) nr. 261/2004 als [OMISSIS] „buitengewone omstandigheden” het geval vermeldt waarin een staking gevolgen heeft voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

Zij voegt eraan toe dat de kwalificatie van staking als buitengewone omstandigheid door de Europese Commissie zelf is bevestigd.

[RYANAIR] verwijst dienaangaande naar het voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening nr. 261/2004, dat op 13 maart 2013 [OMISSIS] bij het Europees Parlement is ingediend, waarvan bijlage 1 bestaat uit de niet-exhaustieve

<sup>2</sup> Arrest van 22 december 2008, [REDACTED] C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771, punt 22.

lijst van omstandigheden die als buitengewone omstandigheden worden beschouwd.

Deze bijlage vermeldt in artikel 1, vii), „*arbeidsgeschillen bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of bij de verleners van essentiële diensten, zoals luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten*”.

RYANAIR betoogt voorts dat de meeste nationale autoriteiten die met de toepassing van deze verordening zijn belast, voor een staking de kwalificatie „buitengewoon” hanteren. De lijst van door deze autoriteiten vastgestelde buitengewone omstandigheden vermeldt onder meer „*stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van een luchtvaartmaatschappij. Bijvoorbeeld stakingen bij de luchtverkeersleiding.*” [OMISSIS]

Volgens [RYANAIR] gaat het in casu daadwerkelijk om een omstandigheid waaraan [zij] niet kon ontkomen en die [zij] niet kon voorkomen door een of andere redelijke maatregel te treffen.

RYANAIR is van mening dat IZ ten onrechte betogen dat de staking „inherent” is aan de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, aangezien die geen enkel intrinsiek verband met de werking van het vliegtuig vertoont.

Volgens [RYANAIR] beweren IZ ook ten onrechte dat de luchtvaartmaatschappij maatregelen had kunnen treffen om „*het vluchtschema voor vliegtuigen die het Franse luchtruim binnenvliegen, te herschikken*”, aangezien de staking van de luchtverkeersleiders was aangekondigd.

Hierop antwoordt RYANAIR dat dit argument geen rekening houdt met het feit dat luchtvaartmaatschappijen bij de aankondiging van de staking niet kunnen weten welke sectoren van het Franse luchtruim op een of ander ogenblik tijdens de stakingsperiode door de staking zullen worden getroffen. [Or. 6]

Ter staving van haar argument verwijst RYANAIR naar de verklaring van haar operationele dienst [OMISSIS], namelijk dat „*de reële omvang van de storing als gevolg van de staking van de Franse luchtverkeersleiders enorm groot is en stakingen uit hun aard bedoeld zijn om storingen te veroorzaken. [D]e informatie die vóór een staking beschikbaar is, strookt slechts zeer zelden met de echte omstandigheden en duur van de staking. Op de staking hebben Ryanair en andere luchtvaartmaatschappijen geen enkele vat en het verloop ervan hangt uitsluitend af van wie aan de staking deelneemt, want stakers deinzen er niet voor terug sectoren van het luchtruim te openen of te sluiten in een poging om het luchtverkeer zoveel mogelijk in de war te sturen, zodanig dat onmogelijk te voorspellen is welke sectoren open of welke sectoren gesloten zullen zijn of op welk ogenblik die zullen worden opengesteld, wat in het hele net chaos en enorme storingen veroorzaakt*”.

Wat de redelijke maatregelen betreft die de luchtvaartmaatschappij diende te nemen om de annulering te vermijden, voert RYANAIR aan dat een blik op het

vluchtschema <sup>[OMISSIS]</sup> volstaat om vast te stellen dat een rechtstreekse vlucht Charleroi - Madrid onvermijdelijk via het Franse luchtruim moet en dat een andere vluchtroute kiezen onvermijdelijk een grote omweg en extra exploitatiekosten, onder meer voor brandstof, met zich brengt.

Ten slotte legt RYANAIR uit dat zij beslist heeft om de betrokken vlucht te annuleren om een situatie te vermijden waarin haar crews niet meer in staat zouden zijn om op de dag van de staking andere vluchten uit te voeren, waardoor zij voor de hele luchtvaartmaatschappij en alle passagiers de storingen en ongemakken als gevolg van de staking tot een minimum kon beperken.

Om al deze redenen besluit RYANAIR dat de vordering ongegrond is.

IZ erkennen dat arbeidsgeschillen bij de verleners van luchtvaartdiensten, buitengewone omstandigheden kunnen doen ontstaan. Op zich vormen dergelijke gebeurtenissen echter geen buitengewone omstandigheden.

Om hun klachten te staven, voeren zij de volgende argumenten aan:

- de beslissing van RYANAIR om de vluchten van Madrid naar Charleroi en van Charleroi naar Madrid te annuleren, is een beslissing van de luchtvaartmaatschappij die als „inherent” aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij dient te worden beschouwd en is dus geen buitengewone omstandigheid. RYANAIR was al dagen voordien van de staking op de hoogte gebracht. Er bestaan veel mogelijkheden om voor vliegtuigen die vanuit andere landen door het Franse luchtruim vliegen, de vluchtschema's aan te passen. Aangezien de vlucht uit een ander land dan Frankrijk was vertrokken met als bestemming een luchthaven buiten het Franse grondgebied, had de luchtvaartmaatschappij de mogelijkheid om redelijke maatregelen te treffen en zo de annulering van de vlucht te vermijden;
- de gebeurtenis die zich heeft voorgedaan, dient als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij te worden beschouwd, waardoor het uitgesloten is dat het om een buitengewone omstandigheid gaat;
- de staking was aangekondigd en dus voorzienbaar voor RYANAIR, die de mogelijkheid had om redelijke maatregelen te treffen om het annuleren van vluchten te vermijden, aangezien blijkt dat de luchtvaartmaatschappij wel invloed kon hebben op de gevolgen van de staking; **[Or. 7]**
- ten slotte toont RYANAIR niet aan dat zij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de annulering van de vlucht te vermijden. Zij toont niet aan alternatieve oplossingen te hebben overwogen om de annulering van de vlucht te vermijden, gelet op het feit dat de staking lang voordien was aangekondigd. RYANAIR toont niet aan dat zij, rekening houdend met de beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, werd

geconfronteerd met een buitengewone omstandigheid die tot annulering van de vlucht moest leiden – tenzij zij onaanvaardbare offers had gebracht uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip.

Het Hof van Justitie diende het begrip „aan de normale uitoefening van de activiteit als luchtvaartmaatschappij inherente gebeurtenis” herhaaldelijk uit te leggen en het begrip „buitengewone omstandigheden” aan te vullen:

- \* het oplossen van een technisch probleem dat werd veroorzaakt door onvolkomenheden bij het onderhoud van een toestel moet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij.

Derhalve kunnen technische problemen die werden vastgesteld tijdens het onderhoud van luchtvaartuigen of die het gevolg zijn van onvolkomenheden bij een dergelijk onderhoud op zich geen „buitengewone omstandigheden” vormen zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

Evenwel kan niet worden uitgesloten dat technische problemen onder die buitengewone omstandigheden vallen, voor zover zij voortvloeien uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn wanneer de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, of een bevoegde autoriteit, zou bekendmaken dat deze toestellen – die reeds in dienst zijn – een verborgen fabricagefout vertonen die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid. Hetzelfde geldt voor luchtvaartuigen die werden beschadigd door sabotage of terrorisme.<sup>3</sup>

- \* wat nu een technisch probleem betreft dat wordt veroorzaakt door de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven, met een vliegtuig, dient te worden opgemerkt dat dergelijke mobiele trappen of aviobruggen noodzakelijkerwijs worden gebruikt bij het luchtvervoer van passagiers om hen in en uit het vliegtuig te laten stappen, zodat luchtvaartmaatschappijen regelmatig worden geconfronteerd met situaties die het gevolg zijn van het gebruik van dergelijke mobiele trappen. Daarom moet de botsing van een vliegtuig met een dergelijke mobiele trap worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij. Bovendien wijst niets erop dat de schade aan het vliegtuig dat de in geding zijnde vlucht moest uitvoeren, werd veroorzaakt door een handeling die, zoals sabotage of terrorisme, vreemd is aan de normale diensten van een luchthaven en volgens de rechtspraak van

<sup>3</sup> [Arresten van] 19 november 2009, [redacted] e.a., C-402/07 en C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; [en] 22 december 2008, [redacted] C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.



het Hof van Justitie onder het begrip „buitengewone omstandigheden” valt, wat de luchtvaartmaatschappij moet aantonen voor de verwijzende rechter.<sup>4</sup>

- een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel, alsmede de eventuele daardoor ontstane schade zijn niet vanwege hun aard of oorsprong inherent aan [Or. 8] de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en deze kan hierop geen daadwerkelijke invloed uitoefenen, aangezien zij niet wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel. Die aanvaring moet derhalve worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.<sup>5</sup>
- artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 [OMISSIS], gelezen in het licht van overweging 14 daarvan, moet aldus worden uitgelegd dat de spontane afwezigheid van een aanmerkelijk deel van het vliegend personeel („wilde staking”), zoals die welke aan de orde is in de hoofdgedingen, die haar oorsprong vindt in de onverwachte aankondiging door een uitvoerende luchtvaartmaatschappij dat de onderneming zal worden geherstructureerd, na een oproep die niet van de werknemersvertegenwoordigers van de onderneming uitging maar spontaan van de werknemers zelf, die zich ziek hebben gemeld, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt.<sup>6</sup>

In het onderhavige geval heeft de vrederechter twijfels over het antwoord op de vraag of:

- artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 [OMISSIS] aldus moet worden uitgelegd dat een gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, moet worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit als luchtvaartmaatschappij en dientengevolge niet kan worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” op basis waarvan de luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar verplichting om de passagiers te compenseren in geval van annulering van een vlucht die met dit vliegtuig wordt uitgevoerd;
- in het geval dat de gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een

<sup>4</sup> [] beschikking van 14 november 2014, ██████████ zaak C-394/14, ECLI:EU:C:2014:2377

<sup>5</sup> [Arrest van] 4 mei 2017, ██████████ C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342.

<sup>6</sup> [Arrest van] 17 april 2018, ██████████ e.a., C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 en C-290/17–C-292/17, ECLI:EU:C:2018:258.

- vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, moet worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid”, daaruit dan moet worden afgeleid dat het voor de luchtvaartmaatschappij om een „buitengewone omstandigheid” gaat die niet had kunnen worden voorkomen, zelfs niet als alle redelijke maatregelen waren getroffen?
- moet worden aangenomen dat het feit dat de staking is aangekondigd, tot gevolg heeft dat de gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 [OMISSIS] valt [**Or. 9**] [OMISSIS]?
  - gelet op overweging 15 van verordening (EG) nr. 261/2004, moet worden aangenomen dat de gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, voor de luchtvaartmaatschappij een buitengewone omstandigheid vormde, die niet had kunnen worden voorkomen en op grond waarvan zij, als redelijke maatregel om verdere annuleringen te kunnen vermijden, mocht beslissen de betrokken vlucht te annuleren om een situatie te vermijden waarin haar crews niet meer in staat zouden zijn om op de dag van de staking andere vluchten uit te voeren, waardoor zij voor de hele luchtvaartmaatschappij en alle passagiers de storingen en ongemakken als gevolg van de staking tot een minimum kon beperken?

Wanneer de toe te passen Europese verordening en de rechtspraak van het Hof van Justitie geen antwoord bieden op de vragen van de rechter, is deze verplicht de prejudiciële vragen voor te leggen aan het Hof van Justitie.

## **OM DEZE REDENEN**

### **dient de vrederechter [OMISSIS]**

[OMISSIS].

[OMISSIS] bij het Hof van Justitie van de Europese Unie een verzoek om een prejudiciële beslissing in [OMISSIS], dat luidt als volgt:

- Moet 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 aldus worden uitgelegd dat een gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij en dientengevolge niet kan worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” op basis waarvan de luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar verplichting om de passagiers te compenseren in geval van annulering van een vlucht die door dit vliegtuig wordt uitgevoerd[?] [OMISSIS] **[Or. 10]**

- In het geval dat de gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, moet worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid”, moet daaruit dan worden afgeleid dat het voor de luchtvaartmaatschappij om een „buitengewone omstandigheid” gaat die niet had kunnen worden voorkomen, zelf niet als alle redelijke maatregelen waren getroffen?
- Moet worden aangenomen dat het feit dat de staking is aangekondigd, tot gevolg heeft dat de gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, niet valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin 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?
- Moet, gelet op overweging 15 van verordening (EG) nr. 261/2004, worden aangenomen dat de gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de staking van de luchtverkeersleiders op het grondgebied dat een vliegtuig moet overvliegen vanuit een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, met als bestemming een luchthaven buiten het door de staking getroffen grondgebied, voor de luchtvaartmaatschappij een buitengewone omstandigheid vormde, die niet had kunnen worden voorkomen en op grond waarvan zij, als redelijke maatregel om verdere annuleringen te kunnen vermijden, mocht beslissen de betrokken vlucht te annuleren om een situatie te vermijden waarin haar crews niet meer in staat zouden zijn om op de dag van de staking andere vluchten uit te voeren,

waardoor zij voor de hele luchtvaartmaatschappij en alle passagiers de storingen en ongemakken als gevolg van de staking tot een minimum kon beperken?

[OMISSIS]