



Datum van inontvangstneming : 02/12/2025

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

T-746/25 – 1

**Zaak T-746/25**

## Verzoek om een prejudiciële beslissing

### Datum van indiening:

10 oktober 2025

### Verwijzende rechter:

Amtsgericht Königs Wusterhausen (Duitsland)

### Datum van de verwijzingsbeslissing:

14 juli 2025

### Verzoekende partijen:

HM

LT

### Verwerende partij:

Ryanair DAC

---

[OMISSIS]

**Amtsgericht Königs Wusterhausen**

### Beslissing

In het geding

1. HM, [OMISSIS] Calau

- verzoekster -

2. LT, [OMISSIS] Vetschau/Spreewald

- verzoekster -

[OMISSIS]

tegen

Ryanair DAC, [OMISSIS] Dublin, Ierland

- verweerster -

[OMISSIS]

heeft het Amtsgericht Königs Wusterhausen (rechter in eerste aanleg Königs Wusterhausen) [OMISSIS] op 14 juli 2025 als volgt beslist:

De behandeling van de zaak wordt krachtens § 148 ZPO geschorst in afwachting van een beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie, dat overeenkomstig artikel 267, lid 2, VWEU wordt verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1. Is er steeds sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer de annulering van de vlucht of de met een annulering gelijk te stellen vertraging te wijten is aan een wijziging in de toewijzing van slots door de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisatie?

2. Voor het geval de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord,

volstaat het dan voor het aannemen van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 dat de wijziging in de toewijzing van slots te wijten is aan een vermindering van de vluchtcapaciteit door de bevoegde luchtverkeersleidingsorganisatie, waarvoor deze de IATA Delay Code 81 [„81 (AT) Air Traffic Flow Management (ATFM), due to ATC EN-ROUTE DEMAND/CAPACITY, Standard demand/capacity problems”] of de IATA Delay Code 84 [„84 (AW): ATC restriction due to weather at destination”) heeft opgegeven?

3. Voor het geval ook de tweede vraag ontkennend wordt beantwoord:

volstaat het dan voor het aannemen van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 dat de wijziging in de toewijzing van slots te wijten is aan een vermindering van de vluchtcapaciteit door de bevoegde luchtverkeersleidingsorganisatie, waarvoor deze de IATA Delay Code 81 [„81 (AT) Air Traffic Flow Management (ATFM), due to ATC EN-ROUTE DEMAND/CAPACITY, Standard demand/capacity problems”] of de IATA Delay Code 84 [„84 (AW): ATC restriction due to weather at destination”) heeft opgegeven met

de aanvullende specificatie dat het gaat om capaciteitsknelpunten die met de weersomstandigheden samenhangen?

### **Motivering:**

De behandeling van de zaak moet worden geschorst en het Hof van Justitie moet worden verzocht om een prejudiciële beslissing.

Verzoeksters vorderen compensatie van verweerster op grond van artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004. Verweerster heeft zich hiertegen verzet onder verwijzing naar een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. De vlucht is door Eurocontrol gereguleerd onder vermelding van de IATA Delay Codes 81 [OMISSIS]. Of dit een belangrijk argument is, wordt tot op heden in de rechtspraak uiteenlopend beoordeeld. Deze vraag is aan de orde in een groot (viercijferig) aantal procedures bij de onderhavige rechter.

In de overgrote meerderheid van de Duitse rechtspraak wordt onder verwijzing naar het arrest van het BGH van 13 november 2013, ref. X ZR 115/12, Juris, punt 14, het standpunt verdedigd dat een wijziging in de toewijzing van slots door de luchtverkeersleiding om andere redenen dan een vertraging in de startgereedheid van de betrokken luchtvaartmaatschappij nog steeds een buitengewone omstandigheid vormt, aangezien het gaat om een invloed van buitenaf waarover de luchtvaartmaatschappij geen enkele controle heeft.

Volgens een ander standpunt, dat met name wordt gehuldigd door de meeste rechters van het onderhavige Amtsgericht en in de Oostenrijkse rechtspraak, vormen toewijzingen van slots door de luchtverkeersleiding wegens capaciteitsknelpunten als gevolg van algemene congestie in het luchtruim (IATA Delay Code 81, zonder verdere precisering) hoe dan ook geen buitengewone omstandigheid wanneer zij inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij. Het is dienovereenkomstig irrelevant dat de luchtvaartmaatschappij geen controle heeft over de toewijzing van slots [zie bijvoorbeeld LG Korneuburg, vonnis van 26 mei 2020–22 R 67/20p – RRA 2023, 42 (43)].

De vraag is bovendien van belang voor de beslechting van het geding. Verzoeksters hebben subsidiair ook betwist dat verweerster alle haar ter beschikking staande maatregelen heeft genomen. Verweerster heeft dienaangaande aangevoerd dat zij alle mogelijkheden tot omboeking, met inbegrip van die van andere luchtvaartmaatschappijen, heeft uitgeput. De vraag of dit aan de vereisten van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 voldoet, moet hoe dan ook per geval worden uitgemaakt en kan dus pas na vaststelling van een buitengewone omstandigheid worden beoordeeld.

[Informatie betreffende rechtsmiddelen] [OMISSIS]

[handtekening] [OMISSIS]