



Datum van
inontvangstneming

:

06/07/2017

Zaak C-292/17

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

22 mei 2017

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

16 mei 2017

Verzoekende partij:

EUflight.de GmbH

Verwerende partij:

TUIfly GmbH

[OMISSIS]

Amtsgericht Düsseldorf

Beslissing

In het geding tussen

EUflight.de GmbH en TUIfly GmbH

I.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Is de annulering van een vlucht ook dan het gevolg van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 wanneer de omstandigheden (in casu: een ‚wilde staking’ of een ‚ziektegolf’) deze vlucht slechts indirect betreffen nu de luchtvaartmaatschappij wegens die omstandigheden haar volledige vliegplan heeft gereorganiseerd en overeenkomstig deze reorganisatie de concrete vlucht werd geannuleerd? Kan een

luchtvaartmaatschappij ook dan op grond van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 worden vrijgesteld, wanneer de betrokken vlucht zonder de reorganisatie had kunnen worden uitgevoerd aangezien de voor deze vlucht ingeplande crew ter beschikking zou hebben gestaan wanneer die crew niet als gevolg van de reorganisatie aan andere vluchten zou zijn toegewezen?”

II.

Verzoekster vordert als gesubrogeerde 400 EUR compensatie op grond van artikel 7, lid 1, onder b), 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: „luchtreizigersverordening”).

[Or. 2] Verweerster is een Duitse luchtvaartmaatschappij. Bij haar boekte cedent een vlucht van Düsseldorf naar Heraklion, vluchtnummer X3 4102, die volgens planning op 7 oktober 2016 om 20.40 uur in Heraklion moest landen.

Op 30 september 2016 werden de werknemers van verweerster op de hoogte gebracht van toekomstige herstructureringsmaatregelen. Deze plannen stuitten op heftig verzet van het personeel.

Volgens verweerster bedraagt bij haar het dagelijkse ziekteverzuim wat het cockpitpersoneel betreft ongeveer 30 personen, en wat het cabinepersoneel betreft 70 à 110 personen. Dit komt neer op ongeveer 10 % van de werknemers. Vanaf 2 oktober 2016 zou een groot aantal medewerkers zich ziek hebben gemeld, waarbij partijen het er niet over eens zijn of die meldingen op reële aandoeningen waren gebaseerd. Verweerster beweert dat op 7 oktober 2016 223 personen van het cockpitpersoneel en 350 personen van het cabinepersoneel zich ziek hadden gemeld. Dit komt neer op 89 % van alle cockpitpersoneel en 62 % van het cabinepersoneel. De toename van de ziekmeldingen vanaf 1 oktober 2016 was als volgt:

Datum	Cockpit	Kabine
01.10.2016	39	109
02.10.2016	55	110
03.10.2016	93	136
04.10.2016	123	126
05.10.2016	194	227
06.10.2016	225	299
07.10.2016	223	350
08.10.2016	167	326

Om deze redenen heeft verweerster vanaf 2 oktober 2016 voor alle vluchten het volledige vliegplan gereorganiseerd. Zowel het vliegplan zelf als de toewijzing van het personeel aan de geplande afzonderlijke vluchten werden terzijde geschoven en per dag werd, op basis van het beschikbare personeel, besloten welke vluchten zouden worden uitgevoerd. Daarbij is ook van alle beschikbare subcharters gebruik gemaakt. In het kader van dit plan werd de litigieuze vlucht X3 4102 geannuleerd.

[Or. 3]

III.

Het slagen van het beroep is afhankelijk van de vraag of verweerster zich op een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de luchtreizigersverordening kan beroepen wegens het plotse hoge aantal ziekmeldingen. Voor de rechter is daarbij niet relevant of het hier ging om een golf van echte aandoeningen dan wel een zogenaamde „wilde staking”.

Voor de rechter is doorslaggevend of een voldoende causaal verband bestond tussen de buitengewone omstandigheid en de annulering van de vlucht.

Verweerster betoogt dat zij vanaf 2 oktober 2016 de vliegplannen terzijde heeft geschoven, en alle nadien uit te voeren vluchten heeft gereorganiseerd. Daarbij werden de concrete verdelingen van de crews over de geplande vluchten herroepen. In het kader van een pooloplossing werden vervolgens plannen opgesteld waarmee werd beoogd zo veel mogelijk passagiers met een zo min mogelijke vertraging te vervoeren.

Verweerster heeft niet meegedeeld welke concrete crew aan de litigieuze vlucht was toegewezen, zodat een vrijstelling wegens een buitengewone omstandigheid slechts mogelijk is wanneer het causaal verband tussen de buitengewone omstandigheid en de annulering ruim kan worden opgevat. Bijgevolg is doorslaggevend of verweerster ten behoeve van andere vluchten tot annulering van de litigieuze vlucht mocht overgaan.

Het Hof heeft in zijn arrest van 4 oktober 2012 in zaak C-22/11 geoordeeld dat een instapweigering ten aanzien van een luchtreiziger op een niet door de staking getroffen vlucht ten behoeve van een door de staking getroffen luchtreiziger van een andere vlucht, grond voor compensatie oplevert. Die zaak had echter betrekking op een instapweigering en niet op een annulering als aan de orde in het onderhavige geval. In tegenstelling tot bij annulering bepaalt de verordening bij instapweigering niet dat de luchtvaartmaatschappij op grond van een buitengewone omstandigheid kan worden vrijgesteld. Een vrijstelling in het geval van een instapweigering is krachtens artikel 2, onder j), van de luchtreizigersverordening slechts mogelijk wanneer er „redelijke gronden” bestaan, zoals redenen die te maken hebben met gezondheid, veiligheid of beveiliging, of ontoereikende reisdocumenten. Een reorganisatie van het vliegplan is volgens het Hof niet vergelijkbaar met deze gronden, **[Or. 4]** zodat de

luchtvaartmaatschappij bij een instapweigering niet kan worden vrijgesteld op grond van een reorganisatie. Het Hof verwoordt het in het eerder genoemde arrest als volgt: „Het kan niet worden aanvaard dat een luchtvaartmaatschappij de gevallen waarin zij op legitieme gronden mag weigeren een passagier aan boord te laten gaan, aanzienlijk kan uitbreiden met een beroep op het belang van andere passagiers om binnen een redelijke termijn te worden vervoerd. Zo verliest die passagier noodzakelijkerwijze elke bescherming, wat indruist tegen het doel van verordening nr. 261/2004 om passagiers een hoog niveau van bescherming te garanderen door hun rechten ruim uit te leggen”.

Daarmee is echter nog niet duidelijk, hoe in geval van een annulering de causale keten tussen buitengewone omstandigheid en annulering in de zin van artikel 5, lid 3, van de luchtreizigersverordening er moet uitzien opdat een vrijstelling van de luchtvaartmaatschappij kan worden aangenomen. In de verordening wordt in dat verband enkel gesproken over „het gevolg is”. Opgehelderd dient te worden of het noodzakelijke causaal verband wordt onderbroken door de beslissing van de luchtvaartmaatschappij om over te gaan tot een reorganisatie van het volledige vliegplan, met name omdat verweerster niet heeft toegelicht of het volgens het oorspronkelijke vliegplan aan de litigieuze vlucht toegewezen personeel zich ook ziek had gemeld dan wel beschikbaar was.

De rechter neigt in het onderhavige geval tot de opvatting dat de annulering van de litigieuze vlucht niet het gevolg is van de buitengewone omstandigheid, aangezien de annulering per slot van rekening niet het gevolg is van de ziekmeldingen maar van een bedrijfsbeslissing van verweerster die tot uiting komt in de reorganisatie van het volledige vliegplan. In het andere geval zou de vraag inzake de annulering afhankelijk zijn van het feit of de litigieuze vlucht toevallig in de algemene economische planning van de luchtvaartmaatschappij past, ongeacht of de vlucht zonder de reorganisatie had kunnen worden uitgevoerd. De toerekening van de buitengewone omstandigheid aan de concrete vlucht sluit in ieder geval aan bij overweging 15 van de luchtreizigersverordening. Doorslaggevend is of de luchtreiziger een annulering van zijn volgens plan uitvoerbare vlucht zonder schadeloosstelling moet aanvaarden wanneer het volgens plan uitvoeren van het vervoer niet past binnen het algemene gereorganiseerde plan van de luchtvaartmaatschappij.

[Or. 5] [OMISSIS]