



Datum van
inontvangstneming

:

18/09/2017

Zaak C-490/17**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

11 augustus 2017

Verwijzende rechter:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polen)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

12 juli 2017

Verzoekende partij:

Passengers Rights sp. z o.o.

Verwerende partij:

Deutsche Lufthansa AG

BESLISSING

De Sąd Okręgowy w Warszawie XXIII Wydział Gospodarczy Odwoławczy (rechter in tweede aanleg Warschau, 23e ondernemingskamer) [OMISSIS] heeft ter terechtzitting van 12 juli 2017 te Warschau, na behandeling van de zaak van de vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Passenger Rights, [gevestigd] te Warschau, verzoekster, tegen Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, [gevestigd] te Keulen (Duitsland), verweerster, tot betaling, op het hoger beroep van verzoekster tegen het vonnis van de Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (rechter in eerste aanleg Warschau) van 27 oktober 2016 [OMISSIS] de volgende beschikking gegeven:

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende prejudiciële vragen:

1) Valt een bedrijfsinterne staking georganiseerd door de vakbond van werknemers van een luchtvaartmaatschappij onder „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, in samenhang met overweging [OMISSIS] 14 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?

2) Is het voor bevrijding van een luchtvaartmaatschappij van de verplichting tot betaling van compensatie krachtens artikel 5, lid 3, in samenhang met overweging [OMISSIS] 14 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, voldoende dat aannemelijk wordt gemaakt dat een staking van werknemers een buitengewone omstandigheid is die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen door de luchtvaartmaatschappij niet kon worden voorkomen, of moet zulks worden aangetoond?

[OMISSIS]

[Or. 2] Motivering

1. FEITEN EN PROCESVERLOOP

Op 11 november 2015 is de door ██████████ geplande vlucht van Krakau naar Milaan via München geannuleerd als gevolg van een staking van het boordpersoneel van de luchtvaartmaatschappij Deutsche Lufthansa AG, [gevestigd] te Keulen, die was georganiseerd door Ufo, de vakbond van werknemers van de luchtvaartmaatschappij.

Verzoekster, de vennootschap naar Pools recht Passenger Rights z o.o., [gevestigd] te Warschau, heeft door middel van cessie het litigieuze recht van de passagier verkregen op compensatie voor de annulering van een vlucht krachtens artikel 7 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 nr. 261/2004”) ten belope van 250 EUR jegens de luchtvaartmaatschappij Deutsche Lufthansa AG, [gevestigd] te Keulen.

De op 6 november 2015 begonnen staking heeft in de daaropvolgende 7 dagen geleid tot de annulering van 4804 vluchten, hetgeen overeenkomt met 44,4 % van alle geplande vluchten en 574 908 passagiers trof. Volgens verweerder vormde de door de vakbond Ufo georganiseerde staking van het boordpersoneel een buitengewone omstandigheid die haar activiteit als luchtvaartmaatschappij heeft verlamd en niet inherent was aan de normale uitoefening van haar activiteit.

Bij vonnis van 27 oktober 2016 heeft de Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (rechter in eerste aanleg Warschau) de vordering afgewezen. De rechter stelde vast dat de staking van het boordpersoneel een externe buitengewone omstandigheid was. De rechter onderschreef het standpunt van

verweerster dat zij niet in staat was gekwalificeerd boordpersoneel in zo grote aantallen te vervangen of andere preventieve maatregelen te nemen.

Procedure voor de Sąd Okręgowy (rechter in tweede aanleg)

Verzoekster, die het niet eens was met deze beslissing, heeft hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter. Zij voert schending aan van de volgende bepaling van materieel recht: **[Or. 3]**

1. artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wegens onjuiste uitlegging van de voorwaarden voor bevrijding van een luchtvaartmaatschappij van de verplichting de in artikel 7 van bovengenoemde verordening bedoelde compensatie te betalen, namelijk

a) ruime uitlegging van „buitengewone omstandigheden”, hoewel de bedoelde bepaling een uitzondering vormt op het beginsel van de verplichting van de ondernemer om compensatie te betalen aan de benadeelde consument;

b) aanname dat de voorwaarde „treffen van alle redelijke maatregelen om buitengewone omstandigheden te voorkomen” aldus moet worden opgevat dat het voor bevrijding van de aansprakelijkheid voor de schade volstaat dat de luchtvaartmaatschappij aantoont dat zij maatregelen heeft getroffen om de gevolgen van de annulering van de vlucht te verlichten.

Onder verwijzing naar de bovenstaande middelen heeft verzoekster gevorderd dat het bestreden vonnis wordt gewijzigd en haar vordering volledig wordt toegewezen.

2. RECHT VAN DE EUROPESE UNIE

- 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

Overwegingen 14 en 15 van deze verordening:

(14) Evenals in het kader van het Verdrag van Montreal dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabieleit, weersomstandigheden die de uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. **[Or. 4]**

(15) Er dient te worden geacht sprake te zijn van buitengewone omstandigheden wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ook al heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen geleverd om de vertragingen of annuleringen te voorkomen.

Artikel 5 Annulering

[...]

3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.

4. De bewijslast inzake het al of niet melden van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat geschiedt, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

3. TWIJFELS VAN DE NATIONALE RECHTER

Eerste vraag

1. Bij de eerste vraag gaat het erom of een bedrijfsinterne staking die is georganiseerd door een vakbond van werknemers van een luchtvaartmaatschappij onder de buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, in samenhang met [overweging] 14 van verordening nr. 261/2004 valt.

2. Het begrip buitengewone omstandigheden in de zin van [overweging] 14 in samenhang met artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wordt opgevat als omstandigheden die: 1) extern zijn, 2) niet voorzienbaar zijn en niet inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, en 3) zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabieleit, weersomstandigheden die de uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. **[Or. 5]**

3. Deze rechter is bekend met de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie over de kwalificatie van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 (cf. beschikking van 14 november 2014, **[...]**, C-394/14, EU:C:2014:2377, en arresten van 15 september 2015, **[...]**, C-257/14, EU:C:2015:618; 11 mei 2014, **[...]**, C-302/16, EU:C:2017:359; 4 mei 2017, **[...]**, C-315/15, EU:C:2017:342, en 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604). Uit deze

beslissingen kan echter geen eenduidige oplossing voor de twijfels van de nationale rechter worden afgeleid.

4. Tegen erkenning van een bedrijfsinterne staking als buitengewone omstandigheid in deze zaak pleit dat het niet gaat om een externe gebeurtenis. De staking werd georganiseerd door boordpersoneel van de luchtvaartmaatschappij dat zich had verenigd in de vakbond Ufo, dus een persoon die integraal met de luchtvaartmaatschappij verbonden is en binnen haar structuur actief is. De staking was waarschijnlijk, aangezien de werkgever enkele dagen voor de afkondiging ervan onderhandelingen voerde met vertegenwoordigers van de vakbond, waarvan uitsluitend haar werknemers deel uitmaakten, en zich ervan bewust was dat de consequentie van het uitblijven van een akkoord een al ruim tevoren aangekondigde staking zou zijn. De staking was onder die omstandigheden niet onverwacht, aangezien in de loop van het jaar al tot twaalf stakingen hadden plaatsgevonden, zoals naar voren komt uit persberichten. Een staking is tenslotte in elke grote onderneming mogelijk, zij is een risico dat inherent is aan de uitoefening van een economische activiteit.

5. De Europese Commissie deelt de twijfels of een staking een buitengewone omstandigheid is, zoals blijkt uit haar standpunt (<http://iftta.org/news/german-supreme-court-general-strike-or-breakdown-radar-system-qualify-extraordinary>), volgens welke enkele nationale tenuitvoerleggingsorganen stakingen bij een luchtvaartmaatschappij of haar wezenlijke dienstverrichters niet altijd beschouwen als een buitengewone omstandigheid, terwijl andere stakingen enkel als een buitengewone omstandigheid beschouwen indien zij niet zijn aangekondigd. **[Or. 6]**

6. Dat standpunt is een nadere bevestiging dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 uiteenlopend wordt uitgelegd. Een arrest van het Hof in deze materie kan de rechterlijke praktijk in de lidstaten uniformiseren en eenduidig vaststellen of een bedrijfsinterne staking van werknemers van een luchtvaartmaatschappij een buitengewone omstandigheid is in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

Tweede vraag

1. Bij de tweede vraag gaat het om de bewijsstandaard, dat wil zeggen of het voor bevrijding van een luchtvaartmaatschappij van de verplichting tot betaling van compensatie krachtens artikel 5, lid 3, in samenhang met overweging 14 van verordening nr. 261/2004 voldoende is dat aannemelijk wordt gemaakt dat een staking van werknemers een buitengewone omstandigheid is die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen door de luchtvaartmaatschappij niet kon worden voorkomen, of dat de luchtvaartmaatschappij dat moet aantonen.

2. Artikel 5, lid 3, en artikel 5, lid 4, van verordening nr. 261/2004 gebruiken verschillende termen. In artikel 5, lid 4, van verordening nr. 261/2004 wordt uitdrukkelijk gesproken van een „bewijslast” die ligt bij de luchtvaartmaatschappij

die de vlucht uitvoert inzake het al of niet melden van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat geschiedt. In artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 heeft de wetgever daarentegen bepaald dat een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, niet verplicht is compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij „kan aantonen” dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.

3. Hoewel er geen twijfel over is dat de last om te bewijzen dat deze voorwaarden zijn vervuld om zich te bevrijden van de aansprakelijkheid op de luchtvaartmaatschappij rust, is het niet evident of het volstaat om die voorwaarden aannemelijk te maken of dat zij moeten worden aangetoond in de enge zin van „bewijslast”. Voor aannemelijk maken volstaan al de stellingen van de partij zelf waardoor deze omstandigheden prima facie geloofwaardig lijken, vormvoorschriften zijn er nauwelijks. Bij bewijs in enge zin, en dus „bewijslast”, moeten partijen gebruikmaken van bepaalde bewijsmiddelen zoals getuigenverklaringen, schriftelijke bescheiden [Or. 7], plaatsopneming, deskundigenonderzoek of verhoor van de partijen, die de rechter vervolgens vrij waardeert.

4. De twijfel van de rechter is ontstaan op grond van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 en betreft de vraag of het volstaat voor bevrijding van de luchtvaartmaatschappij een beroep te doen op het feit of de omstandigheid van algemene bekendheid dat de luchtvaartmaatschappij, gelet op 1) de schaal van het verschijnsel (in de loop van zeven opeenvolgende dagen zijn 4804 vluchten geannuleerd, hetgeen overeenkomt met 44,4 % van alle geplande vluchten en 574 908 passagiers trof), en 2) de noodzaak het boordpersoneel uitvoerig te testen uit oogpunt van de vluchtveiligheid en hun kwalificaties, haar boordpersoneel niet bij wijze van preventie in zo grote aantallen kon vervangen, of moet worden aangetoond dat de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk heeft geprobeerd op de markt aanvullend personeel te vinden en er ondanks deze maatregelen niet in is geslaagd 1) in deze periode werknemers te vinden en op te leiden, en 2) [OMISSIS] vliegtuigen te huren bij andere luchtvaartmaatschappijen, of 3) de werktijden [OMISSIS] van het zittende personeel te verlengen.

5. Het bewijs van de omstandigheid dat de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk alle redelijke maatregelen heeft getroffen om stakingen te voorkomen, kan in de praktijk zwaar vallen, maar volgens de nationale rechter mag het doel van verordening nr. 261/2004, namelijk een ruime bescherming van de consument tegen de annulering van vluchten, niet uit het oog worden verloren. De aanname dat het op grond van verordening nr. 261/2004 voldoende is enkel aannemelijk te maken dat de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om stakingen te voorkomen, kan dat beginsel ondergraven en bovendien in strijd zijn met het beginsel dat bevrijding van de luchtvaartmaatschappij van de aansprakelijkheid voor de annulering van vluchten een uitzondering is, zoals volgt uit bestendige rechtspraak van het Hof.

6. Gelet op deze omstandigheden is een antwoord noodzakelijk voor de beslechting van het geschil voor de nationale rechter.

[OMISSIS]