



Datum van
inontvangstneming

:

18/02/2014

Zaak C-658/13

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

12 december 2013

Verwijzende rechter:

Landgericht Hannover (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

29 november 2013

Verzoekende partij:

Wilhelm Spitzner

Maria-Luise Spitzner

Verwerende partij:

TUIfly GmbH

Beschikking

in zaak

1. Wilhelm Spitzner, [OMISSIS] Teublitz,
2. Maria-Luise Spitzner, [OMISSIS] Teublitz,

verzoekers en appellanten,

[OMISSIS]

tegen

TUIfly GmbH,

[OMISSIS] Langenhagen, [OMISSIS]

verweerster en geïntimideerde,

[OMISSIS]

heeft de 14. Zivilkammer van het Landgericht Hannover [OMISSIS] op 29 november 2013 besloten:

- I. De behandeling van zaak 14 S 50/13 door het Landgericht Hannover wordt geschorst.**
- II. Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden tot uitlegging 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 – PB L 46, blz. 1-8 – de volgende prejudiciële vragen voorgelegd: [Or. 2]**
 - 1. 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 buitengewone omstandigheid die leidt tot vertraging van een vlucht, ook voor een volgende, aansluitende vlucht een buitengewone omstandigheid in de zin van deze bepaling vormt, wanneer het uitsluitend aan de bedrijfsorganisatie van de luchtvaartmaatschappij is te wijten dat de door de buitengewone omstandigheid veroorzaakte vertraging gevolgen heeft voor de latere vlucht?**
 - 2. Moet artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de woorden „voorkomen konden worden” geen betrekking hebben op de buitengewone omstandigheden als zodanig, maar op de daardoor veroorzaakte vertraging of annulering van de vlucht?**
 - 3. Moet artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat het voor een luchtvaartmaatschappij die opeenvolgende vluchten vliegt, redelijk is een minimumtijdbuffer tussen de vluchten in te calculeren waarvan de omvang overeenkomt met de in artikel 6, lid 1, sub a tot en met c, van verordening nr. 261/2004 vastgestelde tijdsduur?**
 - 4. Moet artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat het voor een luchtvaartmaatschappij die opeenvolgende vluchten vliegt, redelijk is passagiers wier vlucht wegens een buitengewone omstandigheid reeds aanzienlijk is vertraagd, niet of later te vervoeren om vertraging van volgende vluchten te voorkomen?**

Feiten:

In geschil tussen partijen zijn compensatieaanspraken krachtens 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.

Verzoekers boekten de door verweerster georganiseerde en uitgevoerde vlucht X3 393. De vlucht moest verzoekers van Antalya naar München brengen. De afstand bedraagt 2001 km. Vertrek was gepland op 21 oktober 2011 om 10.10 uur plaatselijke tijd. Aankomst was gepland op dezelfde dag om 12.25 uur.

De vlucht startte op de luchthaven Antalya met zes uur en 51 minuten vertraging en bereikte München met zeven uur en 20 minuten **[Or. 3]** vertraging. Verweerster zette het voor de vlucht geplande vliegtuig voorheen in op de vlucht van Rhodos naar Zweibrücken en van Zweibrücken naar Antalya. Een staking in Griekenland vertraagde het vertrek uit Rhodos met een halfuur. Door mist op de geplande landingstijd op de luchthaven Zweibrücken kreeg het vliegtuig geen landingstoelating. Het landde dus op de luchthaven van Frankfurt am Main. Verweerster bracht de voor de vlucht uit Zweibrücken naar Antalya geboekte passagiers per bus naar Frankfurt en van daaruit met het vliegtuig naar Antalya. Dit vliegtuig voerde daarop vlucht X3 939 van Antalya naar München uit.

Verzoekers eisen van verweerster compensatie krachtens artikel 7, lid 1, sub b, van verordening nr. 261/2004. Het vonnis van 13 juni 2013 van het Amtsgericht Hannover wees de vordering in eerste aanleg af.

Verzoekers vorderen,

het vonnis van 13 juni 2013 van het Amtsgericht Hannover [OMISSIS] te wijzigen en verweerster te veroordelen om verzoeker 400 EUR en verzoekster 400 EUR, vermeerderd met rente van 5 % over het basisbedrag sinds 3 februari 2012 te betalen.

Verweerster vordert,

het beroep te verwerpen.

Zij stelt dat zij heeft geprobeerd zogenaamde „subcharters” met de uitvoering van de vertraagde vlucht te belasten, waarin zij wegens gebrek aan beschikbaarheid niet is geslaagd. Haars inziens is verordening nr. 261/2004 niet van toepassing op de onderhavige zaak; verzoekers hebben geen recht op compensatie.

[OMISSIS] [procedure] **[Or. 4]**

Motivering:

- 1 Verzoekers zouden aanspraak hebben op betaling van elk 400,00 EUR krachtens artikel 7, lid 1, sub b, van verordening nr. 261/2004, wanneer de vertraging van hun vlucht niet was te wijten aan buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen door verweerster niet voorkomen konden worden. Het Hof bevestigde reeds dat compensatie krachtens artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 alleen al kan voortvloeien uit vertraging van de vlucht – niet uit annulering – (beschikking van 18 april 2013, Germanwings, C-413/11, nog niet gepubliceerd in de Jurisprudentie, punt 19). Deze Kammer van het Landgericht is door deze uitlegging gebonden (artikel 267, eerste en tweede alinea, VWEU). Ingevolge artikel 267, eerste alinea, sub b, VWEU is het Hof van de Europese Unie bevoegd voor de uitlegging van de handelingen van de organen van de Unie.

Het staat volgens artikel 19, lid 1, VEU aan het Hof de niet nader bepaalde rechtsbegrippen „buitengewone omstandigheden”, „voorkomen konden worden” en „redelijke maatregelen” uit te leggen. [OMISSIS]

- 2 Deze Kammer van het Landgericht is als rechterlijke instantie van een der lidstaten gerechtigd een prejudiciële vraag te stellen (artikel 267, tweede alinea, VWEU) en acht een beslissing daarover noodzakelijk. Er dient alleen geen prejudiciële vraag te worden gesteld wanneer de juiste toepassing van het Unierecht zo evident is dat redelijkerwijze geen twijfel kan bestaan omtrent de wijze waarop de gestelde vraag moet worden opgelost en de nationale rechter ervan overtuigd is dat die oplossing even evident zou zijn voor de rechterlijke instanties van de andere lidstaten als voor het Hof of wanneer vaste rechtspraak van het Hof het te beslissen rechtspunt reeds heeft verduidelijkt (arrest Hof van 6 oktober 1982, CILFIT, 283/81, Jurispr. blz. 3415, punt 16). Dat is evenwel in casu niet het geval:

De verschillende Kammern van het Landgericht Hannover gaven reeds uiteenlopende beslissingen over de rechtspunten in de prejudiciële vragen. De geadieerde Kammer kan er dus – ook al twijfelde zij niet aan het antwoord op de rechtsvraag – niet van uitgaan dat ook andere rechterlijke instanties die uitlegging juist zouden vinden. Zo moet [Or. 5], aldus de beslissing van de 16. Zivilkammer van 7 juni 2013, [OMISSIS] rekening worden gehouden met sterkere mistvorming in bepaalde jaargetijden en moet een luchtvaartmaatschappij die op bestemmingen met dergelijke mistvorming vliegt, haar luchtverkeer bij opeenvolgende vluchten daarnaar organiseren en aantoonbare redelijke voorzorgsmaatregelen treffen. Anders blijkt uit het vonnis van de 12. Zivilkammer van 30 januari 2013 [OMISSIS] die de terbeschikkingstelling van vervangingsvliegtuigen oneconomisch en onredelijk achtte en derhalve een compensatieaanspraak overeenkomstig artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 afwees.

Het Hof deed tot dusver geen uitspraak over de prejudiciële vragen. De beslissing van het geding hangt af van de uitlegging van deze vragen. Meer dan drie uur vertraging – als hier – staat gelijk aan annulering in de zin van de verordening [zie arrest Hof van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07, Jurispr. blz. I-10923 (OMISSIS)].

- 3 De mist in Zweibrücken, waarbij de aan de litigieuze vlucht voorgaande vlucht geen landingstoelating kreeg, is volgens verweerster een buitengewone omstandigheid.

a) Het begrip buitengewone omstandigheden, dat noch in artikel 2 noch in andere verordeningsbepalingen is gedefinieerd, betekent letterlijk volgens de huidige rechtspraak van het Bundesgerichtshof [OMISSIS] dat sprake is van omstandigheden waardoor eventueel geen aanspraak op compensatie ontstaat, buiten hetgeen gebruikelijk is of kan zijn voor een goede afloop van personenvervoer in het luchtverkeer. Daartoe behoren gebeurtenissen die niet eigen zijn aan het luchtverkeer, maar die in de regel als externe bijzondere omstandigheden het regulier geplande luchtverkeer kunnen verstoren of onmogelijk maken. Omstandigheden die samenhangen met een voorval dat het luchtverkeer verstoort, als een technisch defect, kunnen slechts als buitengewoon in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening gelden wanneer zij het gevolg zijn van een voorval, dat (als de in punt 14 van de considerans van de verordening genoemde gebeurtenissen) geen deel uitmaakt van de normale activiteitsuitoefening van de betrokken luchtvaartmaatschappij en [Or. 6] naar aard en oorzaak niet door haar kan worden beheerst (arresten Hof van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann/Alitalia*, C-549/07, Jurispr. blz. I-11061, punt 23; 19 november 2009, *Sturgeon e.a./Condor*, C-402/07, Jurispr. blz. I-10923, en 31 januari 2013, *McDonagh/Ryanair*, C-12/11, nog niet gepubliceerd in de Jurisprudentie).

Het Bundesgerichtshof leidde hieruit af dat technische defecten zoals zij bij de exploitatie van een vliegtuig typisch optreden, in beginsel niet gelden als buitengewone omstandigheden, ook niet wanneer de luchtvaartmaatschappij alle voorgeschreven of anders geboden onderhoudswerkzaamheden tijdig en regulier heeft uitgevoerd. Dergelijke defecten zijn een deel van de normale activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij [OMISSIS].

b) De mist in Zweibrücken was noch te wijten aan verweersters activiteit, in het bijzonder op technisch gebied, noch door haar beheersbaar in de zin van de rechtspraak van het Hof (zie arrest *Wallentin-Hermann/Alitalia*, reeds aangehaald, punt 36). Ook de omstandigheid dat in het najaar vaak mist optreedt, laat zulks onverlet aangezien de frequentie van een buitengewone omstandigheid niets verandert aan het feit dat zij niet beheersbaar is (zie arrest *Wallentin-Hermann/Alitalia*, reeds aangehaald, punt 37).

c) Het Hof dient te beslissen of deze buitengewone gebeurtenis evenwel ook voor de volgende vlucht – in het bijzonder verzoekers’ litigieuze vlucht – een buitengewone gebeurtenis in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 is.

Volgens het arrest van het Hof van 11 oktober 2012, *Finnair oy/Lassooy* (C-22/11, nog niet gepubliceerd in de Jurisprudentie, punt 34) 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, want dat zou indruisen tegen het doel van verordening nr. 261/2004 om passagiers een hoog niveau van bescherming te garanderen door hun rechten ruim uit te leggen. Uit dat arrest kan worden afgeleid dat de gevolgen van een [Or. 7] buitengewone omstandigheid voor derden wier vlucht niet door de buitengewone omstandigheid is getroffen, in beginsel kunnen leiden tot verlies van aanspraak op compensatie. De zaak aan de grondslag van dat arrest betrof een – door de luchtvaartmaatschappij veroorzaakt – gevolg van een buitengewone omstandigheid voor derden, waarbij wegens overboekingen bewust niet werd vervoerd.

d) In casu gaat het evenwel niet om een – als in zaak C-22/11 – bewust veroorzaakte vertraging. De feiten van de onderhavige zaak betreffen de gevolgen voor derden van een tot vertraging leidende omstandigheid bij een verrichting van opeenvolgende vluchten. Terwijl in zaak C-22/11 een vervoer van derden – zij het tot nadeel van de voorheen te vervoeren passagiers – mogelijk was geweest, was dat hier niet het geval. De verwerende luchtvaartmaatschappij kon verzoekers niet vervoeren aangezien in de gegeven omstandigheden geen transportmiddel beschikbaar was. Weliswaar nam verweerster bewust haar beslissing in opeenvolgende vluchten te vliegen, maar die beslissing had anders dan de beslissing van de verwerende luchtvaartmaatschappij in zaak C-22/11 nog geen „gevolgen voor derden”.

Punt 15 van de considerans van verordening 261/2004 betreffende een vertraging van „één of meer vluchten” pleit er evenwel voor om een buitengewone omstandigheid in de zin van deze verordening aan te nemen. Uit dit punt van de considerans kan de uitlegging worden afgeleid dat de wetgever wist dat het mogelijk was dat een bijzondere omstandigheid doorwerkte doordat opeenvolgend werd gevlogen, en zulks ook heeft willen betrekken in het begrip buitengewone omstandigheid.

- 4 Wanneer wordt bevestigd dat sprake is van een buitengewone omstandigheid, is voor aanspraak op compensatie voorts vereist dat zij kon worden voorkomen in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

Het Hof dient evenwel te verduidelijken of vertraging respectievelijk annulering of al de buitengewone omstandigheden die uiteindelijk tot vertraging of annulering leiden, hadden kunnen worden voorkomen.

a) Een grammaticale uitlegging van de bepaling maakt waarschijnlijk dat de uitdrukking „voorkomen konden worden” buitengewone omstandigheden – en niet **[Or. 8]** annulering – betreft. Zo luidt de Duitse versie: „[...] dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen [...]”, de Franse versie „[...] circonstances extraordinaires, qui n’auraient pas pu être [...]”, de Spaanse versie „[...] circunstancias extraordinarias, que no podrían haberse [...]”, de Nederlandse versie „[...] omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen [...]” of de Finse versie: „[...] olosuhteista, joita [...]”. De wetgever gebruikt in elk geval in de geciteerde versies van de verordening in de betreffende bijzin telkens het meervoud zodat wordt bedoeld dat de buitengewone omstandigheden „(niet) voorkomen konden worden” (hoewel de Engelse versie „[...] can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided [...]”, of de Italiaanse „[...] se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare [...]” minder duidelijk lijken).

b) De rechtspraak van het Hof lijkt zich evenwel te verzetten tegen deze opvatting. De rechtspraak lijkt de uitdrukking „voorkomen konden worden” op vertraging respectievelijk annulering toe te passen.

Het arrest van het Hof van 12 mei 2011, *Eglītis & Ratnieks* (C-294/10, Jurispr. blz. I-3983) betrof de vraag of een luchtvaartmaatschappij, wil zij alle redelijke maatregelen ter voorkoming van de buitengewone omstandigheden hebben getroffen, verplicht is om haar middelen aldus naar behoren te organiseren dat zij na de geplande vertrektijd beschikt over een minimumbuffer om zo in staat te zijn de geplande vlucht na het einde van de onverwachte buitengewone omstandigheden uit te voeren. In de feiten aan de grondslag van de beslissing was sprake van een buitengewone omstandigheid. Het Hof stelde vast dat een redelijke luchtvaartmaatschappij haar middelen naar behoren dient te organiseren om over een bepaalde buffer te beschikken en de vlucht na het einde van de buitengewone omstandigheden zo vlug mogelijk te kunnen uitvoeren. Indien een luchtvaartmaatschappij in een dergelijke situatie over geen enkele reservetijd beschikt, kan niet worden geconcludeerd dat zij alle in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 bedoelde redelijke maatregelen heeft getroffen (arrest *Eglītis & Ratnieks*, reeds aangehaald, punt 28). Wat in deze context een minimumbuffer betreft, volgt daaruit dat vertraging respectievelijk **[Or. 9]** annulering voorkomen kunnen worden. Een minimumbuffer in de zaak *Eglītis & Ratnieks*, reeds aangehaald, had niet geleid tot herstel van de stroomonderbrekingen op de plaats van bestemming, maar had er alleen toe geleid dat de vlucht later kon plaatsvinden.

Bovendien verzet het arrest Wallentin-Hermann/Alitalia (reeds aangehaald) zich tegen de grammaticale uitlegging van de bepaling door de kamer die – zoals gezegd – toegelaten zou zijn, wanneer alleen één uitlegging duidelijk juist was (arrest CILFIT, reeds aangehaald, punt 16). In het arrest Wallentin-Hermann/Alitalia (reeds aangehaald, punten 24-27) definieerde het Hof een buitengewone omstandigheid als een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Wanneer van die definitie wordt uitgegaan, was het criterium „voorkomen konden worden” evenwel niet noodzakelijk. Een luchtvaartmaatschappij die geen invloed heeft op een gebeurtenis, kan ze namelijk ook niet voorkomen; er kan geen invloed zijn. Dat is zeker van toepassing bij een gebeurtenis buiten de activiteit van de luchtvaartmaatschappij.

d) Voor zover de uitdrukking „voorkomen konden worden” evenwel ziet op de gevolgen (vertraging, annulering) en niet op de oorzaak (door staking gehinderde opeenvolgende vluchten, weersomstandigheden), dient in casu te worden vastgesteld dat het verdere effect van de buitengewone omstandigheid objectief kon worden voorkomen. Indien verweerster de passagiers van de vlucht vóór de litigieuze vlucht niet per bus van de luchthaven Zweibrücken naar de luchthaven Frankfurt am Main had gebracht, om ze van daaruit verder te vervoeren en, indien verweerster bij de organisatie van haar opeenvolgende vluchten in acht had genomen dat vertragingen van vorige vluchten gevolgen voor latere vluchten (zouden kunnen) hebben, hadden verzoekers namelijk niet met dezelfde aanzienlijke vertraging hun bestemming bereikt. Aangezien verweerster eerst de passagiers uit Zweibrücken met bussen uit Frankfurt ophaalde, leidde dit tot een vertraging met aanzienlijke gevolgen voor de vertraging van de daaropvolgende litigieuze vlucht, die niet was ontstaan wanneer verweerster het transport anders had georganiseerd. De rijtijd voor vervoer van de luchthaven Zweibrücken naar de luchthaven Frankfurt bedraagt ongeveer twee uur. Bovendien duurde het nog een uur voor de passagiers voor de vlucht naar Antalya om aan boord te gaan [Or. 10]. Gelet op deze omstandigheden had de litigieuze vlucht hoe dan ook geen zeven uur vertraging hoeven op te lopen.

- 5 Voorts dient te worden verduidelijkt of de maatregelen redelijk waren in de zin van punt 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004. In het arrest Eglītis & Ratnieks, reeds aangehaald, verlangde het Hof om uit te maken of de door de luchtvaartmaatschappij in het kader van de planning van de vlucht getroffen maatregelen redelijk waren, ook met deze secundaire risico's rekening te houden, voor zover de factoren die aanleiding tot dergelijke risico's kunnen geven, voorzienbaar en berekenbaar zijn (punt 34). Dienovereenkomstig moet erop worden gelet dat geen dermate lange reservetijd wordt verlangd dat de luchtvaartmaatschappij daardoor uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbare offers dient te brengen (punt 35). Voor de luchtvaartmaatschappij geldt evenwel geen verplichting om op algemene en niet-gedifferentieerde wijze een minimale reservetijd te plannen die

zonder onderscheid geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen in alle situaties waarin sprake is van buitengewone omstandigheden (punt 37).

De Kammer kan evenwel niet beoordelen of de denkbare maatregelen in casu redelijk waren.

a) Volgens het arrest *Finnair oy/Lassooy*, reeds aangehaald, geldt een vereiste van strikte uitlegging van uitzonderingen op bepalingen die rechten verlenen aan passagiers (punt 38). Derhalve 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 (punt 34). Onduidelijk blijft evenwel of deze vaststelling betekent dat verweerster de passagiers van de reeds vertraagde vlucht van Zweibrücken naar Antalya niet diende te vervoeren om een vertraging van verzoekers' vlucht van Antalya naar München uit te sluiten. In dat geval wordt ten gunste van de passagiers van de litigieuze vlucht van Antalya naar München evenwel het aantal gevallen waarin de luchtvaartmaatschappij op legitieme gronden mag weigeren een passagier aan boord te laten gaan, uitgebreid tot de passagiers van de vlucht van Zweibrücken naar Antalya.

b) Ongeacht deze vraag moet worden beslist of een andere organisatie van verweersters opeenvolgende vluchten redelijk was. Indien **[Or. 11]** verweerster haar opeenvolgende vluchten niet met een uur tijd tussen de door een vliegtuig bediende vluchten had georganiseerd, maar met vier uur tijd, zou de litigieuze vlucht in elk geval wezenlijk minder vertraging hebben opgelopen. De voorbereiding van een vliegtuig voor de aansluitende vlucht vereist geregeld een uur, dat dienovereenkomstig wordt ingepland. Binnen deze krappe tijdsduur kan een reeds ontstane vertraging niet worden ingehaald. Artikel 6, lid 1, van verordening nr. 261/2004 aanvaardt minder dan drie uur vertraging voor vluchten over een afstand van 1500-3500 km. De conclusie daaruit zou zijn dat vertragingen van deze omvang niet zo ongewoon zijn dat daarmee geen rekening dient te worden gehouden. Volgens artikel 6, lid 1, van verordening nr. 261/2004 geven vertragingen van deze omvang in ieder geval nog geen aanspraak op compensatie. Indien verweerster dus bij de organisatie van haar opeenvolgende vluchten, naast de noodzakelijke onderhoudsactiviteiten van een uur, reservetijd van drie uur had ingecalculeerd, was de vertraging van de litigieuze vlucht aan de basis van de aanspraak om compensatie vermeden.

Deze uitlegging leidt evenwel tot de vaststelling van een absolute minimumbuffer. De kamer kan evenwel niet in die zin beslissen en een minimumbuffer verlangen. Een dergelijke generaliserende benadering en beoordeling zijn niet te rijmen met de vaststelling van het Hof dat het aan de verwijzende rechter staat om na te gaan of de betrokken luchtvaartmaatschappij, in de omstandigheden van het hoofdgeding, aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de aangevoerde bijzondere

omstandigheden waarvan zij het bewijs levert, met name voldeden aan voor de genoemde maatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden (arrest Wallentin-Hermann, reeds aangehaald, punt 42).

De behandeling wordt gelet op de vereiste prejudiciële beslissing van het Hof geschorst overeenkomstig § 148 ZPO [OMISSIS]. De beslissing van het geschil hangt in wezen af van de beantwoording van de prejudiciële vragen. [OMISSIS] **[Or. 12]** [OMISSIS] [procedure]

[OMISSIS]