



Datum van inontvangstneming : 11/07/2014

**Zaak C-279/14**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

6 juni 2014

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Hannover (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

28 mei 2014

**Verzoekende partijen:**

Catharina Smets

Franciscus Vereijken

**Verwerende partij:**

TUIfly GmbH

---

**Beschikking**

In de zaak

1. Catharina Smets, [OMISSIS] Venlo, Nederland,
2. Franciscus Vereijken, [OMISSIS] Venlo, Nederland,

verzoekers en appellanten,

[OMISSIS]

tegen

TUIfly GmbH, [OMISSIS] Langenhagen, [OMISSIS]

verweerster en geïntimeerde,

[OMISSIS]

heeft de twaalfde Zivilkammer van het Landgericht Hannover op 28 mei 2014 [OMISSIS] beslist als volgt:

I. De uitspraak wordt aangehouden.

II. De behandeling van de zaak voor het Landgericht Hannover -12 S 89/13 wordt geschorst.

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, de volgende prejudiciële vragen voorgelegd:

1. Moet verordening nr. 261/2004 in het licht van punt 15 van de considerans daarvan aldus worden uitgelegd dat een buitengewone omstandigheid die de luchtvaartmaatschappij noodzaakt om na het intreden daarvan vluchten bewust om te leiden en eerst de rechtstreeks door de buitengewone omstandigheid getroffen vluchten uit te voeren, een vertraging in de zin van artikel 5 van de verordening kan rechtvaardigen en de luchtvaartmaatschappij van haar compensatieverplichting op grond van artikel 5, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004 kan ontheffen ten aanzien van de luchtreiziger wiens vlucht pas werd uitgevoerd nadat voormelde omstandigheden waren verholpen en alle vluchten konden worden ingehaald?
2. Moet artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 tegen deze achtergrond aldus worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij die rotatievluchten organiseert, alle redelijke maatregelen heeft getroffen en bijgevolg van haar compensatieverplichting is bevrijd wanneer zij luchtreizigers van wie de vlucht rechtstreeks ten gevolge van een buitengewone omstandigheid reeds aanzienlijk is vertraagd, bij voorrang vervoert met vliegtuigen die binnen de rotatieprocedure eigenlijk anderszins worden ingezet?
3. Moet uit punt 15 van de considerans worden afgeleid dat slechts sprake kan zijn van buitengewone omstandigheden met betrekking tot het rechtstreeks door een staking getroffen vliegtuig, waarvan een of meerdere vluchten getroffen kunnen zijn, of kunnen er meerdere vliegtuigen betrokken zijn?
4. Mag een luchtvaartmaatschappij in het kader van de redelijke maatregelen van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 niet-getroffen vliegtuigen inzetten om de gevolgen van een staking voor de rechtstreeks getroffen luchtreizigers zo beperkt mogelijk te houden en die gevolgen derhalve door meerdere vliegtuigen en luchtreizigers laten dragen?

**I.**

In geschil tussen partijen zijn compensatieaanspraken krachtens verordening nr. 261/2004. Verzoekers hadden de door verweerster georganiseerde en uitgevoerde vlucht X3 6122 van Düsseldorf naar Hurghada (Egypte) geboekt. De afstand tussen de plaats van vertrek, Düsseldorf, en de plaats van aankomst, Hurghada, bedraagt 3 516 km. De geplande vlucht X3 6122 moest op 5 december 2010 om 12.00 uur (plaatselijke tijd te Düsseldorf) vertrekken en op 5 december 2010 om 17.40 uur (plaatselijke tijd te Hurghada) landen. De vlucht vertrok zevenenhalf uur later dan gepland, om 19.30 uur, van de luchthaven te Düsseldorf en landde te Hurghada op 6 december 2010 om 01.10 uur, zevenenhalf uur later dan gepland. Wegens een wilde staking van de verkeersleiders in Spanje lag het luchtruim boven Spanje op 4 december stil. De Spaanse regering kondigde de noodtoestand af en het vluchtverkeer kon pas in de avond van 4 december 2010 weer op gang komen. Tijdens de staking bleven in totaal negen vliegtuigen van verweerster op de Canarische eilanden aan de grond. Verweerster begon de passagiers in de avond van 4 december 2010 te vervoeren. Er konden echter slechts drie vluchten vertrekken zodat op 5 december 2010 eerst de vluchten van de dag ervoor moesten worden uitgevoerd. Hiervoor gebruikte verweerster ook het toestel waarmee vlucht X3 6122 DUS - HRG was gepland. Dit vliegtuig vloog op 5 december 2010 eerst naar Tenerife om de daar achtergebleven passagiers naar Düsseldorf te vervoeren en vertrok aansluitend van Düsseldorf naar Hurghada.

Verzoekers vorderen van verweerster elk een compensatie van 600 EUR op grond van artikel 7, lid 1, sub c (van verordening nr. 261/2004). Bij vonnis van 7 november 2013 heeft het Amtsgericht Hannover de vordering in eerste aanleg afgewezen.

Verzoekers vorderen,

het vonnis van het Amtsgericht Hannover van 7 november 2013 [OMISSIS] te wijzigen en verweerster te veroordelen om eerste verzoekster en tweede verzoeker elk een compensatie van 600 EUR te betalen, vermeerderd met rente van 5 % boven de basisrente sinds 23 december 2011.

Verweerster vordert:

het beroep te verwerpen.

Volgens verweerster hebben verzoekers geen recht op compensatie op grond van artikel 7, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004, aangezien de vertraging van hun vlucht is veroorzaakt door buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 en verweerster deze vertraging niet had kunnen voorkomen door redelijke maatregelen te treffen. Zij is van mening dat door staking veroorzaakte vertragingen, of door wilde stakingen veroorzaakte „tweedegraadsvertragingen” geen recht geven op compensatie aangezien zij door

luchtvaartmaatschappijen niet kunnen worden vermeden. Bovendien meent verweerster dat de betrokken vertraging niet te wijten is aan een organisatorische beslissing van haar kant.

[OMISSIS]

## II.

Indien de vertraging van verzoekers' vlucht niet te wijten was aan buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening en verweerster de betrokken omstandigheden ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon voorkomen, zouden verzoekers ieder recht kunnen hebben op compensatie op grond van artikel 7, lid 1, sub [c], van verordening nr. 261/2004. Een vertraging in de zin van deze bepaling staat volgens het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) gelijk met een annulering. Bovendien heeft het Hof de rechten van reizigers de laatste jaren uitgebreid ten opzichte van de verordening passagiersrechten.

Het Hof is krachtens artikel 267, eerste alinea, sub b, VWEU bevoegd uitspraak te doen over de uitlegging van de handelingen van de instellingen van de Unie. De uitlegging van verordeningen is een zaak van het Hof. [OMISSIS]

Deze Kammer is als rechterlijke instantie van een der lidstaten gerechtigd een prejudiciële vraag te stellen en acht een beslissing daarover noodzakelijk. De juiste toepassing van het Unierecht is in casu niet duidelijk. De te beoordelen rechtsvraag is nog niet verduidelijkt door vaste rechtspraak van het Hof. Het Hof heeft tot dusver geen uitspraak gedaan over de voor de beslechting van het geschil relevante kwesties. De uitkomst van het geschil hangt af van de uitlegging van de verordening in het licht van de prejudiciële vragen.

De (wilde) staking in Spanje op 4 december 2010 vormde voor verweerster een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. Dit begrip wordt in de verordening niet omschreven. Volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof is er sprake van buitengewone omstandigheden wanneer het gaat om omstandigheden waaraan de luchtvaartmaatschappij vreemd is en die gewoonlijk niet tot het luchtverkeer behoren en daarmee verbonden zijn [OMISSIS]. Dit gaat op voor de wilde staking in Spanje.

Het staat aan het Hof te beoordelen of dit voorval ook voor de betrokken vlucht van 5 december 2010 een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 uitmaakt. In het arrest Finnair van 4 oktober 2012 (C-22/11) heeft het Hof beslist dat in geval van instapweigering volgens artikel 2, sub j, en artikel 4 van verordening nr. 261/2004, niet kan worden aanvaard dat de luchtvaartmaatschappij zich op buitengewone omstandigheden beroept wanneer zij beslist om wegens dergelijke gebeurtenissen haar vluchten te

reorganiseren. Het kan niet worden aangenomen „dat de luchtvaartmaatschappij door die staking verplicht was om twee dagen na de annulering van die vlucht een passagier die zich naar behoren voor het instappen heeft gemeld, niet aan boord te laten gaan”.

In het onderhavige geval is er, net als in de aan het voormelde arrest van het Hof ten grondslag liggende situatie, sprake van een bewust veroorzaakte vertraging. Anders dan in die zaak is in casu echter artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 bepalend. In tegenstelling tot de artikelen 2, sub j, en 4 van verordening nr. 261/2004 voorziet deze bepaling in een bevrijdingsgrond voor onvermijdelijke instapweigeringen die door buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5 van de verordening worden veroorzaakt. Derhalve lijkt het niet opportuun om de rechtspraak van het Hof met betrekking tot die feiten toe te passen op het onderhavige geval zonder het Hof een verzoek om een prejudiciële beslissing voor te leggen.

Indien er sprake is van een buitengewone omstandigheid, is voor de beslechting van dit geschil bovendien de vraag relevant of, wanneer de luchtvaartmaatschappij bewust heeft besloten om rotatievluchten te organiseren, bij intreden van een buitengewone omstandigheid kon worden vermeden dat deze omstandigheid gevolgen had voor de andere rotatievluchten en of ter voorkoming daarvan redelijke maatregelen konden worden getroffen. Indien verweerster de vertraging niet eerst had weggewerkt door rotatievluchten te organiseren, had deze vertraging zich niet voorgedaan of was zij in elk geval korter geweest. Verder moet worden beoordeeld of van verweerster redelijkerwijze kan worden verlangd de reorganisatie van de procedure voor rotatievluchten te overwegen.