CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
E. TANCHEV
van 12 april 2018[1]

Gevoegde zaken C-195/17, C-197/17 tot en met C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 tot en met C-286/17 en C-290/17 tot en met C-292/17

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia en Gabriel Neufeldt, beide vertegenwoordigd door hun ouders Sandra Neufeldt en Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger en Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Oorspronkelijke taal: Engels.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
tegen
TUIfly GmbH

[24 verzoeken van het Amtsgericht Hannover (rechter in eerste aanleg Hannover, Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

en

EUflight.de GmbH (C-292/17)
tegen
TUIfly GmbH

[verzoek van het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 5, lid 3 – Compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten – Begrip ‚buitengewone omstandigheden' – Massale afwezigheid van vliegend personeel door een wilde staking onder het mom van ziekteverzuim – Oorzakelijk verband – Vermijdbaarheid"

I. Inleiding

1. Vormt een zogenoemde „wilde staking"[2] onder het mom van ziekteverzuim een „buitengewone omstandigheid" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004[3], waardoor een luchtvaartmaatschappij niet verplicht is om compensatie te betalen aan passagiers van wie de vlucht is vertraagd of geannuleerd als gevolg van die staking?

2. Dat is in wezen de kernvraag die aan het Hof wordt voorgelegd aan de hand van deze gevoegde verzoeken om een prejudiciële beslissing die zijn ingediend door het Amtsgericht Hannover (rechter in eerste aanleg Hannover, Duitsland) en het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland), waar verschillende passagiers een vordering tot compensatie hebben ingesteld op grond van verordening nr. 261/2004, nadat hun vluchten geannuleerd of langdurig vertraagd waren omdat een ongebruikelijk hoog percentage van het vliegend personeel van de luchtvaartmaatschappij ziek was gemeld.

3. Deze zaak biedt het Hof dus de gelegenheid om zijn rechtspraak over de uitlegging van verordening nr. 261/2004 te ontwikkelen, waarbij eraan wordt herinnerd dat deze een concrete impact heeft op het leven van de burgers van de Europese Unie en iedereen die in de ruimte binnen haar grenzen reist.

2 Op http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html wordt onder een „grève sauvage" het volgende verstaan: „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat". Op https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike definieert de Cambridge Dictionary een „wildcat strike" als volgt: „a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions". Zie voor een bespreking van wilde stakingen in de Uniewetgeving onder meer Bogg, A., *Viking and Laval*: *The International Labour Law Perspective*, in Freeland, M.R., en Prassl, J., *Viking, Laval and Beyond*, Hart Publishing, 2014, blz. 41-74.

3 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 2004, L 46, blz. 1; hierna: „verordening nr. 261/2004").

II. Toepasselijke bepalingen

4. De overwegingen 1, 2, 14 en 15 van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:

„(1) Het optreden van de Gemeenschap moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

(2) Instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten brengen voor passagiers ernstige moeilijkheden en ongemak met zich mee.

[…]

(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 onstabiliteit, weersomstandigheden die 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.

(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."

5. Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 bepaalt:

„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."

III. Feiten van het hoofdgeding en prejudiciële vragen

A. Prejudiciële verwijzing van het Amtsgericht Hannover

6. De verzoekers in de 24 bij het Amtsgericht Hannover aanhangige zaken hadden vluchten geboekt bij TUIfly GmbH (hierna: „TUIfly"), een luchtvaartmaatschappij die is gevestigd in Hannover, Duitsland. De verzoekers vorderen van TUIfly een compensatie overeenkomstig artikel 7 van verordening nr. 261/2004[4], omdat hun vluchten tussen 3 oktober 2016 en 8 oktober 2016 waren geannuleerd of langdurig waren vertraagd.

7. De annuleringen en vertragingen in kwestie vonden plaats naar aanleiding van een incident begin oktober 2016, toen een groot aantal leden van het vliegend personeel van TUIfly zich plots ziek meldde, waardoor meer dan 100 vluchten moesten worden geannuleerd en nog veel meer vluchten langdurig waren vertraagd.

4 De compensatiebedragen waartoe een geannuleerde of vertraagde vlucht aanleiding geeft, staan in punt 38 hieronder.

8. Deze golf van ziekmeldingen kwam er nadat het bestuur van TUIfly op 30 september 2016 het personeel had ingelicht over herstructureringsplannen die op veel weerstand stuitten.

9. Volgens de verwijzingsbeslissing bedraagt het ziekteverzuim van het personeel van TUIfly gemiddeld ongeveer 10 % van zijn personeelsbestand, dat cockpit- en cabinepersoneel omvat. Nadat het bestuur van TUIfly de herstructureringsmaatregelen op 30 september 2016 had aangekondigd, schoot het ziekteverzuim van het personeel echter omhoog, voornamelijk tussen 3 oktober 2016 en 9 oktober 2016, waarbij de afwezigheid een maximum bereikte op 7 oktober 2016 toen 89 % van het cockpitpersoneel en 62 % van het cabinepersoneel zich ziek had gemeld.

10. Daardoor liet TUIfly op 3 oktober 2016 zijn oorspronkelijke vliegplan varen en stelde zij een nieuw vliegplan op. TUIfly is ook subcharters aangegaan met andere luchtvaartmaatschappijen en heeft personeelsleden van vakantie teruggeroepen.

11. Wegens het gebrek aan personeel werden op 3 oktober 2016 24 vluchten met langdurige vertraging uitgevoerd. Op 4 oktober 2016 werden 7 vluchten geannuleerd en 29 vluchten met langdurige vertraging uitgevoerd. Vanaf 5 oktober 2016 werd het merendeel van de vluchten geannuleerd. Op 7 en 8 oktober 2016 annuleerde TUIfly alle vluchten die uit Duitsland zouden vertrekken, omdat ervan werd uitgegaan dat niet langer kon worden gegarandeerd dat passagiers op het einde van hun reis een terugvlucht konden krijgen.

12. Het bestuur van TUIfly stelde het personeel op 7 oktober 2016 op de hoogte dat met de vertegenwoordigers van het personeel een akkoord over de herstructureringsplannen was bereikt. Daarna zakte het ziekteverzuim van het vliegend personeel terug naar het normale niveau.

13. In het hoofdgeding betoogt TUIfly dat zij niet verplicht is verzoekers compensatie te betalen, omdat de betreffende annuleringen en vertragingen werden veroorzaakt door „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. Verzoekers stellen dat TUIfly hen wel degelijk compensatie moet betalen omdat de gebeurtenissen in kwestie geen buitengewone omstandigheden waren en konden worden vermeden indien alle redelijke maatregelen zouden zijn genomen.

14. Daarop heeft het Amtsgericht Hannover de behandeling van de 24 zaken geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Vormt de uit ziekmeldingen resulterende afwezigheid van een voor de uitvoering van vluchten relevant deel van het personeel van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004? Indien vraag 1 bevestigend wordt beantwoord: hoe hoog moet het afwezigheidspercentage zijn om van een dergelijke omstandigheid te kunnen spreken?

2) Indien vraag 1 ontkennend wordt beantwoord: vormt de spontane afwezigheid van een voor de uitvoering van de vluchten relevant deel van het personeel van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij wegens een volgens het arbeidsrecht en volgens het collectieve overeenkomstenrecht niet gewettigde staking (‚wilde staking’) een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004? Indien vraag 2 bevestigend wordt beantwoord: hoe hoog moet het afwezigheidspercentage zijn om van een dergelijke omstandigheid te kunnen spreken?

3) Indien vraag 1 of vraag 2 bevestigend wordt beantwoord: moet de buitengewone omstandigheid zich hebben voorgedaan bij de geannuleerde vlucht zelf of heeft de uitvoerende luchtvaartmaatschappij het recht om op grond van economische overwegingen een nieuw vliegplan op te stellen?

4) Indien vraag 1 of vraag 2 bevestigend wordt beantwoord: heeft de vermijdbaarheid betrekking op de buitengewone omstandigheid dan wel op de gevolgen van het zich voordoen van de buitengewone omstandigheid?"

B. Prejudiciële verwijzing van het Amtsgericht Düsseldorf

15. In het bij het Amtsgericht Düsseldorf lopende hoofdgeding heeft één verzoeker tegen TUIfly een vordering tot compensatie overeenkomstig artikel 7 van verordening nr. 261/2004 ingesteld. De verwijzingsbeslissing vermeldt dat de verzoeker, EUflight.de, deze vordering instelt in naam van de passagier die haar zijn recht op compensatie op grond van die verordening wegens een geannuleerde vlucht op 7 oktober 2016 heeft overgedragen.

16. Volgens de verwijzingsbeslissing gaat het Amtsgericht Düsseldorf ervan uit dat het feit dat een groot aantal personeelsleden plots ziek is gemeld, of dit nu door een golf van reële aandoeningen of door een zogenoemde „wilde staking" is, als „buitengewone omstandigheid" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kan worden aangemerkt. De verwijzende rechter twijfelt echter of het oorzakelijk verband tussen die buitengewone omstandigheid en de annulering van de vlucht in kwestie voldoende is aangetoond, aangezien de annulering plaatsvond in het kader van de algemene reorganisatie van het vliegplan van TUIfly vanaf 2 oktober 2016. De verwijzende rechter wijst er met name op dat aangezien TUIfly niet aangeeft welke crew specifiek voor die vlucht was ingepland, zij enkel kan worden vrijgesteld van betaling van compensatie door buitengewone omstandigheden indien het oorzakelijk verband tussen de omstandigheden in kwestie en de annulering van de vlucht breed worden opgevat.

17. Daarop heeft het Amtsgericht Düsseldorf de behandeling van de zaak geschorst en het Hof 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?"

IV. Procedure bij het Hof

18. Krachtens artikel 54 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie zijn de 24 verzoeken om een prejudiciële beslissing van het Amtsgericht Hannover en het verzoek om een prejudiciële beslissing van het Amtsgericht Düsseldorf gevoegd voor de schriftelijke en de mondelinge behandeling en voor het arrest.[5]

19. De vertegenwoordigers van de verzoekers in 9 van de gevoegde zaken[6], TUIfly, de Duitse regering, de Poolse regering en de Commissie hebben schriftelijke opmerkingen bij het Hof ingediend.

5 Opgemerkt zij dat er oorspronkelijk 28 verzoeken om een prejudiciële beslissing door het Amtsgericht Hannover waren ingediend, maar de drie verzoeken voor de zaken C-196/17, C-276/17 en C-277/17 zijn ingetrokken, waardoor er 25 zaken overbleven. Daarnaast merk ik op dat de 19 verzoeken om een prejudiciële beslissing in de zaken C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17-C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 en C-429/17 die door dit Amtsgericht zijn ingediend – waarvan er één (C-352/17) is ingetrokken – overeenkomstig artikel 55 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie zijn geschorst tot het Hof een beslissing over deze zaken neemt.

6 Zaken C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 en C-292/17.

20. De vertegenwoordigers van de verzoekers in 11 van de gevoegde zaken[7], TUIfly, de Franse regering, de Duitse regering en de Commissie hebben deelgenomen aan de terechtzitting, die op 25 januari 2018 is gehouden.

V. Analyse

21. Mijn analyse is verdeeld in drie hoofdonderdelen. In het eerste deel zal ik een opmerking vooraf maken over de prejudiciële vragen die aan het Hof zijn voorgelegd. In het tweede deel zal ik bepaalde voorafgaande ontvankelijkheidsvragen behandelen die door TUIfly zijn opgeworpen. In het derde deel zal ik dieper ingaan op de vier prejudiciële vragen, nadat ik een overzicht van de rechtspraak van het Hof over artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 heb gegeven die de daaropvolgende beoordeling onderbouwt.

A. Opmerking vooraf

22. Met zijn vier vragen wil het Amtsgericht Hannover ten gronde weten of een zogenoemde „wilde staking" onder het mom van ziekteverzuim die direct of indirect heeft geleid tot de annulering of een langdurige vertraging van een vlucht een „buitengewone omstandigheid" vormt in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, en de luchtvaartmaatschappij dus bevrijdt van haar verplichting om compensatie te betalen aan de passagiers in het hoofdgeding.

23. Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij niet verplicht is compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 van die verordening „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".

24. Bijgevolg blijkt uit artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 dat de luchtvaartmaatschappij drie kernelementen moet bewijzen om vrijstelling te kunnen genieten: (1) het bestaan van „buitengewone omstandigheden" moet worden aangetoond; (2) de annulering of langdurige vertraging van de vlucht moet „het gevolg" zijn van de buitengewone omstandigheden; en (3) de buitengewone omstandigheden „[konden] ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen […] worden".[8]

25. De vier vragen van het Amtsgericht Hannover hebben betrekking op alle drie de voorwaarden. De eerste en de tweede vraag gaan over de eerste voorwaarde, met name of een golf van ziekmeldingen of een zogenoemde „wilde staking" als „buitengewone omstandigheden" kunnen worden aangemerkt. De derde vraag verwijst naar de tweede voorwaarde betreffende het oorzakelijk verband, namelijk of het voldoende is dat de buitengewone omstandigheden slechts een indirecte oorzaak zijn van de annulering of de langdurige vertraging van de vlucht vanwege de reorganisatie van het vliegplan door TUIfly. De vierde vraag heeft betrekking op de derde voorwaarde, namelijk of de buitengewone omstandigheden op zich of de gevolgen ervan hadden moeten worden „voorkomen".

26. Het Amtsgericht Düsseldorf heeft enkel de vraag gesteld of, ervan uitgaande dat een ziektegolf of een zogenoemde „wilde staking" kunnen worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheden", de annulering van de vlucht ook dan het gevolg is van buitengewone omstandigheden wanneer ze deze vlucht slechts indirect betreffen, aangezien de crew voor die vlucht beschikbaar was en die vlucht zou hebben plaatsgevonden indien TUIfly geen algemene reorganisatie van het vliegplan had uitgevoerd waardoor die crew aan andere vluchten werd toegewezen vanwege die buitengewone omstandigheden.

7 Zaken C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 en C-292/17. De vertegenwoordigers van de verzoekers die schriftelijke opmerkingen bij het Hof hadden ingediend, hebben dus ook aan de terechtzitting deelgenomen, met uitzondering van de vertegenwoordigers in de zaken C-280/17 en C-284/17. De vertegenwoordigers van de verzoekers in de zaken C-226/17, C-228/17, C-282/17 en C-283/17 hebben enkel mondeling opmerkingen gemaakt voor het Hof.

8 Zie onder meer de conclusie van advocaat-generaal Sharpston in de zaak Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punt 31).

27. De prejudiciële vraag van het Amtsgericht Düsseldorf is dus erg vergelijkbaar met de derde prejudiciële vraag van het Amtsgericht Hannover. Daarom zal ik ze in mijn analyse hieronder samen behandelen.

B. Ontvankelijkheid

28. TUIfly betoogt dat het door het Amtsgericht Hannover ingediende verzoek gedeeltelijk niet-ontvankelijk is. Volgens de argumentatie van TUIfly vallen de eerste en tweede vraag buiten het voorwerp van de procedure in het hoofdgeding aangezien die vragen uitgaan van een hoog ziekteverzuim bij het volledige personeelsbestand van de luchtvaartmaatschappij, terwijl het hoofdgeding betrekking heeft op een hoog ziekteverzuim bij slechts het vliegend personeel, met name piloten, stewardessen en stewards. TUIfly betoogt ook dat de eerste en tweede vraag, waarmee wordt gevraagd naar indicaties over hoe hoog het afwezigheidspercentage moet zijn voordat sprake is van een buitengewone omstandigheid, een beoordeling van de feiten inhoudt die de nationale rechtbank en niet dit Hof toekomt. Bovendien voert TUIfly aan dat de derde vraag geen verband houdt met het voorwerp van het geschil in het hoofdgeding aangezien de onderneming niet „op grond van economische overwegingen" een nieuw vliegplan heeft opgesteld, en dat de vraag in elk geval te abstract is.

29. Voorts merk ik op dat de Duitse overheid weliswaar geen exceptie van niet-ontvankelijkheid heeft opgeworpen met betrekking tot de verwijzing van het Amtsgericht Hannover, maar dat zij toch van oordeel is dat een antwoord op de eerste prejudiciële vraag van het Amtsgericht Hannover niet bepalend is om het geschil in het hoofdgeding op te lossen, omdat er geen sprake was van massale ziekte bij het vliegend personeel van TUIfly, maar van een zogenoemde „wilde staking".

30. Volgens mij zijn de prejudiciële vragen van het Amtsgericht Hannover ontvankelijk.

31. Het is vaste rechtspraak van het Hof dat er een vermoeden van relevantie rust op de vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht die de nationale rechter heeft gesteld binnen het onder zijn eigen verantwoordelijkheid geschetste wettelijke en feitelijke kader, ten aanzien waarvan het niet aan het Hof is de juistheid te onderzoeken. Het Hof kan slechts weigeren uitspraak te doen op een verzoek van een nationale rechter om een prejudiciële beslissing wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is of wanneer het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord te geven op de gestelde vragen. [9]

32. Dat vermoeden van relevantie kan niet worden weerlegd door de loutere omstandigheid dat een van de partijen in het hoofdgeding bepaalde feiten betwist die bepalend zijn voor het voorwerp van het geschil. [10]

33. In deze zaak blijkt duidelijk uit de verwijzingsbeslissing en de context van de eerste twee vragen, zoals geformuleerd door de verwijzende rechter, dat die vragen betrekking hebben op het vliegend personeel van TUIfly. Het wordt niet betwist dat de belanghebbenden in de zin van artikel 23 van het Statuut hun standpunten over deze vragen naar behoren kenbaar hebben kunnen maken.

34. Bovendien is het niet duidelijk dat de prejudiciële vragen geen verband houden met het reële geschil of het voorwerp van het hoofdgeding. In de verwijzingsbeslissing wordt ook niet gesuggereerd dat de vragen van hypothetische aard zijn.

9 Zie onder meer arrest van 14 december 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, punt 59 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

10 Zie onder meer arrest van 22 september 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, punt 34 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

35. Daarom zijn er niet voldoende gronden om het vermoeden van relevantie te weerleggen dat de prejudiciële vragen van het Amtsgericht Hannover genieten.

C. Inhoudelijke beoordeling

1. Overzicht van de rechtspraak van het Hof betreffende artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004

36. Uit de vaste rechtspraak van het Hof volgt dat uitzonderingen op bepalingen die rechten verlenen aan luchtreizigers, strikt moeten worden uitgelegd.[11] In de rechtspraak is echter eveneens erkend dat de Uniewetgever met de vaststelling van verordening nr. 261/2004 ook beoogde de belangen van de luchtreizigers met die van de luchtvaartmaatschappijen te verzoenen.[12] Derhalve heeft het Hof onderstaande uitlegging gegeven aan de vrijstelling voor luchtvaartmaatschappijen van de verplichting om compensatie te betalen bij annuleringen en langdurige vertragingen in het geval van „buitengewone omstandigheden", een begrip dat in verordening nr. 261/2004 niet wordt gedefinieerd.

37. Het Hof heeft argumenten verworpen waarmee werd gesteld dat buitensporige financiële lasten voor luchtvaartmaatschappijen prioriteit moeten krijgen bij de uitlegging van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, waarbij het erop wees dat uit de rechtspraak blijkt dat het belang van de doelstelling van consumentenbescherming, waaronder dus de bescherming van luchtreizigers, zelfs aanzienlijke negatieve economische gevolgen voor sommige marktdeelnemers kan rechtvaardigen.[13]

38. Het Hof heeft opgemerkt dat het compensatiebedrag, naargelang van de afstand van de betrokken vlucht 250, 400 of 600 EUR, overeenkomstig artikel 7, lid 2, onder c), van verordening nr. 261/2004 met nog 50 % kan worden verlaagd wanneer de vertraging voor een niet onder artikel 7, lid 2, onder a) en b), van deze verordening vallende vlucht minder dan vier uur bedraagt.[14] Voorts laat de nakoming van de verplichtingen op grond van verordening nr. 261/2004 de mogelijkheid voor deze vervoerders onverlet om van eenieder die de vertraging heeft veroorzaakt, ook van derden, compensatie te verlangen, zoals artikel 13 van deze verordening bepaalt. Deze compensatie kan de financiële lasten die deze vervoerders als gevolg van deze verplichtingen dragen, dus geheel of gedeeltelijk compenseren.

39. Daarenboven lijkt het volgens het Hof niet onredelijk dat deze lasten, onder voorbehoud van bovengenoemd recht op compensatie, in de eerste plaats worden gedragen door de luchtvaartmaatschappijen, waaraan de betrokken passagiers zijn gebonden door een vervoerscontract dat hun recht geeft op een vlucht die niet geannuleerd of vertraagd zou mogen zijn.[15]

40. De regel die in de tekst van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 is vastgelegd, is door de uitlegging van het Hof verder gepreciseerd. Het Hof heeft opgemerkt dat in overweging 14 van verordening nr. 261/2004 staat dat dergelijke omstandigheden zich met name kunnen voordoen in gevallen van politieke onstabiliteit, weersomstandigheden die 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.[16] Daaruit heeft het Hof afgeleid dat als buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening

11 Arrest van 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punt 38). Zie ook de conclusie van advocaat-generaal Sharpston in de zaak Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:416, punt 48), waarin de advocaat-generaal verklaart dat het Hof in zijn arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punt 48) „de bescherming van de belangen van de passagiers" duidelijk aanwijst als het onmiddellijke doel van verordening nr. 261/2004.

12 Arrest van 23 oktober 2012, Nelson e.a. (C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 39).

13 Ibid., punt 81 en aldaar aangehaalde rechtspraak.

14 Ibid., punt 78.

15 Ibid., punt 80 en aldaar aangehaalde rechtspraak.

16 Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.[17] Op basis daarvan heeft het Hof verklaard dat een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel alsmede de eventuele daardoor ontstane schade niet wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel en dat zij niet vanwege hun aard of oorsprong inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij. Op die gebeurtenis kan de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed uitoefenen.[18] Bij deze conclusie merkt het Hof op dat „luchtvaartmaatschappijen er niet toe mogen worden gebracht om ervan af te zien de bij een dergelijk incident vereiste maatregelen te treffen en voorrang te geven aan de handhaving en punctualiteit van hun vluchten boven de nagestreefde veiligheid van die passagiers”.[19]

41. Voorts heeft het Hof verklaard dat een storing die wordt veroorzaakt door een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig, in het kader van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij een onverwachte gebeurtenis vormt. Desalniettemin blijft een dergelijke storing wezenlijk verbonden met het zeer complexe systeem voor de werking van het toestel, zodat die onverwachte gebeurtenis inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij, omdat luchtvaartmaatschappijen gewoonlijk met dit soort onverwachte technische problemen worden geconfronteerd. Daarnaast kan de betrokken luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk invloed uitoefenen op het voorkomen van een dergelijke storing.[20]

42. Tot slot heeft het Hof opgemerkt dat „een verborgen fabricagefout […] die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid” verband kan houden met een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop deze daadwerkelijke invloed *kan* uitoefenen[21], en dat hetzelfde geldt voor luchtvaartuigen die worden beschadigd door sabotage of terrorisme.[22] Het Hof heeft ook verklaard dat de sluiting van een deel van het Europese luchtruim ten gevolge van de uitbarsting van een vulkaan „buitengewone omstandigheden” vormen.[23]

43. Bovendien volgt uit de rechtspraak van het Hof dat de Uniewetgever niet de bedoeling heeft gehad in alle buitengewone omstandigheden vrijstelling te verlenen van de verplichting om de passagiers bij annulering van hun vlucht compensatie te betalen, maar uitsluitend wanneer er sprake is van buitengewone omstandigheden die *ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden*.[24]

44. Aangezien niet alle buitengewone omstandigheden aanleiding geven tot vrijstelling, moet degene die zich op dergelijke omstandigheden wil beroepen, zoals TUIfly, bovendien aantonen dat die omstandigheden hoe dan ook niet hadden kunnen worden voorkomen door het treffen van aan de situatie aangepaste maatregelen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden onder meer voldoen aan voor de betrokken luchtvaartmaatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden.

17 Ibid., punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak.

18 Ibid., punt 24.

19 Ibid., punt 25.

20 Arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punten 41-43).

21 Cursivering van mij.

22 Arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 26).

23 Arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punt 34).

24 Cursivering van mij.

45. De vervoerder dient immers aan te tonen dat hij zelfs met inzet van alle beschikbare materiële en personeelsmiddelen kennelijk niet had kunnen vermijden – behoudens indien hij op het relevante tijdstip onaanvaardbare offers uit het oogpunt van de mogelijkheden van zijn onderneming had gebracht – *dat de buitengewone omstandigheden waarmee hij werd geconfronteerd tot annulering van de vlucht leidden*.[25]

46. In dit kader heeft het Hof aan het begrip „redelijke maatregel" dus een flexibele en geïndividualiseerde invulling gegeven, waarbij het aan de nationale rechterlijke instantie wordt overgelaten om uit te maken of de luchtvaartmaatschappij in de omstandigheden van het concrete geval kan worden geacht aan de situatie aangepaste maatregelen te hebben genomen.[26]

47. Het Hof heeft geoordeeld dat een luchtvaartmaatschappij in het stadium van de planning van de vlucht redelijkerwijs rekening moet houden met het risico dat zich als gevolg van eventuele buitengewone omstandigheden vertragingen kunnen voordoen.[27] Inzonderheid dient een redelijke luchtvaartmaatschappij, teneinde te voorkomen dat elke – zelfs minieme – vertraging die het gevolg is van buitengewone omstandigheden onvermijdelijk tot annulering van de vlucht leidt, haar middelen aldus naar behoren te organiseren dat zij over een bepaalde buffer beschikt om de vlucht na het einde van de buitengewone omstandigheden te kunnen uitvoeren.[28]

48. Hiermee rekening houdend heeft het Hof, met betrekking tot passagiers die het instappen is geweigerd, geoordeeld dat uit overweging 15 van verordening nr. 261/2004 blijkt dat „buitengewone omstandigheden" enkel betrekking kunnen hebben op „een specifiek vliegtuig op een specifieke dag", wat niet het geval is wanneer een passagier niet mag instappen wegens de reorganisatie van vluchten ten gevolge van dergelijke omstandigheden die op een eerdere vlucht van invloed zijn geweest. Het begrip „buitengewone omstandigheden" strekt er namelijk toe de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij te beperken en haar er zelfs van te bevrijden, wanneer de betrokken gebeurtenis ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. In geen geval kan worden aangenomen dat een dergelijke vervoerder die een op de datum van een staking van het luchthavenpersoneel geplande vlucht dient te annuleren en nadien zijn latere vluchten reorganiseert, 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.[29]

49. Tegen deze achtergrond wordt het Hof gevraagd om te beslissen of een zogenoemde „wilde staking" een „buitengewone omstandigheid" vormt in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, en wat de gevolgen zijn als dat zo is.

2. In overweging gegeven antwoord op de eerste vraag

50. Op zichzelf gezien is het antwoord op de eerste vraag voor de hand liggend. Enerzijds zijn regelingen voor het beheer van ziekteverzuim van een onderneming die in een normale gezonde gemeenschap werkt, op basis van de bovenstaande rechtspraak een aangelegenheid die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen en waarop zij daadwerkelijke invloed kunnen uitoefenen. Anderzijds is een massale afwezigheid door een pandemie of een andere noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid een aangelegenheid die niet inherent is aan de

25 Arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punten 39-41). Cursivering van mij. Zie ook arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punten 28 en 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

26 Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 30).

27 Arrest van 12 mei 2011, Eglītis en Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punt 27).

28 Ibid., punt 28.

29 Arrest van 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punt 37).

normale uitoefening van de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen en waarop zij geen daadwerkelijke invloed kunnen uitoefenen. In de eerste situatie zou er geen sprake zijn van „buitengewone omstandigheden" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, in de tweede situatie wel.

51. Het is echter duidelijk uit het dossier en de argumenten tijdens de terechtzitting dat dit niet de feitelijke omstandigheden van het hoofdgeding zijn. Wat wel heeft plaatsgevonden, is een massale afwezigheid onder het mom van ziekteverzuim om een zogenoemde „wilde staking" te houden. Hoewel de eerste vraag op zichzelf dus in beginsel bevestigend kan worden beantwoord, is dat toch onvoldoende om het geschil in het hoofdgeding op te lossen, aangezien het feitelijk is gebaseerd op een zogenoemde „wilde staking" en niet op een pandemie of een andere noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid. Dit is de kern van het richtsnoer waarom de nationale verwijzende rechter heeft verzocht. [30]

52. Ik geef derhalve in overweging de eerste vraag als volgt te beantwoorden:

„Enkel de werkelijk uit ziekmeldingen resulterende afwezigheid van een voor de uitvoering van vluchten relevant deel van het personeel van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, veroorzaakt door een pandemie of een andere noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid, vormt een ‚buitengewone omstandigheid' in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. Het is aan de verwijzende rechter om met inachtneming van alle relevante feitelijke omstandigheden het precieze afwezigheidspercentage te bepalen dat in zulke gevallen vereist is voordat er sprake is van ‚buitengewone omstandigheden'."

3. In overweging gegeven antwoord op de tweede vraag

53. Met de tweede vraag wil de verwijzende rechter in essentie vernemen of een zogenoemde „wilde staking" een „buitengewone omstandigheid" vormt in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. Indien het antwoord op deze vraag bevestigend is, vraagt de verwijzende rechter hoe hoog het afwezigheidspercentage moet zijn voordat er sprake is van buitengewone omstandigheden.

54. Volgens de rechtspraak van het Hof moet voor de uitlegging van een Unierechtelijke bepaling niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context ervan en met de doelstellingen die worden nagestreefd door de regeling waarvan zij deel uitmaakt. [31] Het dispositief van een Uniehandeling is dus onafscheidelijk verbonden met de motivering ervan, en moet, indien nodig, worden uitgelegd met inachtneming van de overwegingen die tot de vaststelling ervan hebben geleid. [32]

55. Enerzijds verwijst overweging 1 van verordening nr. 261/2004 naar de behoefte aan „een hoog niveau van bescherming" van de passagiers, en in overweging 2 van die verordening staat dat instapweigering en annulering van vluchten voor passagiers ernstige moeilijkheden en ongemak met zich brengen.

56. Anderzijds staat in overweging 14 van verordening nr. 261/2004 dat de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, zoals in het kader van het Verdrag van Montreal dienen 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

30 Zie de punten 28 tot en met 35 hierboven.

31 Zie bijvoorbeeld arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 41 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

32 Ibid., punt 42 en aldaar aangehaalde rechtspraak.

niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabiliteit, weersomstandigheden die 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.

57. De doelstellingen van verordening nr. 261/2004 wijzen er dus op dat „stakingen" onder het begrip „buitengewone omstandigheden" vallen. Dit wordt gestaafd door de hierboven aangehaalde rechtspraak van het Hof over de uitlegging van „buitengewone omstandigheden" tot nu toe, althans in het geval van een aanzienlijk afwezigheidspercentage dat van invloed is op de operationele activiteiten van de onderneming, met name wat betreft „wilde stakingen". Aangezien een wilde staking buiten de strikte toepassing van de wet valt, kan de luchtvaartmaatschappij hierop geen daadwerkelijke invloed uitoefenen. [33] Hiervoor kan ook steun worden gevonden in de totstandkomingsgeschiedenis van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. In de loop daarvan werd het begrip „overmacht" vervangen door het begrip „buitengewone omstandigheden". Volgens het gemeenschappelijk standpunt van de Raad is deze wijziging doorgevoerd ter wille van de juridische duidelijkheid. [34]

58. Bovendien zijn zogenoemde „wilde stakingen" in een Unie waarin de rechtsstaat wordt gerespecteerd, niet inherent aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Ze zijn niet wezenlijk verbonden met het systeem voor de werking van het toestel, waardoor ze inherent aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij zouden zijn. Voorts ben ik van mening dat de wilde staking niet onder de daadwerkelijke invloed van TUIfly kwam doordat zij de werknemers op de hoogte heeft gesteld van een mogelijke herstructurering, aangezien een wilde staking geen onvermijdbaar gevolg van deze actie was. [35]

59. Om de verwijzende rechter een bruikbaar antwoord te bieden dat alle relevante elementen van het Unierecht omvat, is het belangrijk om te herhalen (zie punten 43 tot en met 48) dat het loutere bestaan van „buitengewone omstandigheden" volgens de rechtspraak van het Hof niet voldoende is om een luchtvaartmaatschappij vrij te stellen van haar verplichting op grond van verordening nr. 261/2004 tot betaling van de compensatie wegens annulering of langdurige vertraging van een vlucht. De vrijstelling in artikel 5, lid 3, van die verordening is enkel van toepassing op buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden. Zoals ik heb uitgelegd in punten 43 tot en met 48 hierboven, is het aan TUIfly om aan te tonen dat zij niet kon voorkomen dat de buitengewone omstandigheid waarmee zij werd geconfronteerd tot de annulering van de vlucht leidde. [36]

60. Het is ook aan de verwijzende rechter om op basis van de relevante feiten te bepalen wat het vereiste afwezigheidspercentage is bij een zogenoemde „wilde staking" voordat er sprake is van „buitengewone omstandigheden" in de zin van verordening nr. 261/2004.

33 Het voorstel van de Commissie voor verordening nr. 261/2004 verwijst naar uitzonderlijke omstandigheden waarvoor de luchtvaartmaatschappij niet „verantwoordelijk" is. Zie onder meer COM(2001) 784 definitief, punt 20, blz. 6.

34 Conclusie van advocaat-generaal Sharpston in de zaak Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punt 50), waarin wordt verwezen naar het gemeenschappelijk standpunt en de mededeling van de Commissie aan het Parlement van 25 maart 2003 [SEC(2003) 361 definitief], waarin de Commissie opmerkt dat door de voorwaarden voor compensatie in het gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 27/2003 van 18 maart 2003 (PB 2003, C 125 E, blz. 63) „de compensatie meer in verband [zou] worden gebracht met de hinder en het ongemak waarmee annuleringen gepaard gaan".

35 Hierbij merk ik op dat de conclusie dat een wilde staking een buitengewone omstandigheid is, overeenstemt met een recent voorstel van de Commissie tot wijziging van verordening nr. 261/2004, dat een niet-uitputtende lijst bevat van omstandigheden die in de zin van de verordening als „buitengewoon" dienen te worden beschouwd. Dit voorstel vermeldt onder meer „arbeidsgeschillen bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of bij de verleners van essentiële diensten, zoals luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten". Zie punt 1, vii, van bijlage 1 bij COM(2013) 130 final, blz. 30. Zie ook punt 1, vii, van bijlage 1 bij wetgevingsresolutie P7_TA(2014) 0092 van het Europees Parlement van 5 februari 2014: „***onvoorziene*** arbeidsgeschillen bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of bij de verleners van essentiële diensten, zoals luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten". Cursivering in het origineel.

36 De nationale bewijsregels zijn in dit geval van toepassing, vooropgesteld dat de beginselen van doeltreffendheid en gelijkwaardigheid in acht worden genomen. Zie de conclusie van advocaat-generaal Sharpston in de zaak Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punten 63-72).

61. Ik geef derhalve in overweging de tweede vraag als volgt te beantwoorden:

„De spontane afwezigheid van een voor de uitvoering van de vluchten relevant deel van het personeel van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij wegens een volgens het arbeidsrecht en volgens het collectieve overeenkomstenrecht niet gewettigde staking (‚wilde staking') vormt een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. De vrijstelling van artikel 5, lid 3, is echter enkel van toepassing op buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen door de luchtvaartmaatschappij niet voorkomen konden worden. Het is aan de verwijzende rechter om te beslissen of dit het geval is, alsook over de vraag hoe hoog het afwezigheidspercentage moet zijn voordat er sprake is van een buitengewone omstandigheid bij een wilde staking."

4. In overweging gegeven antwoord op de derde vraag

62. Met de derde vraag van het Amtsgericht Hannover en de vraag van het Amtsgericht Düsseldorf wensen de verwijzende rechters in essentie te vernemen hoe nauw het oorzakelijk verband tussen de buitengewone omstandigheden en de annulering van de vlucht moet zijn, en met name of het oorzakelijk verband is verbroken door de beslissing van TUIfly om het volledige vliegplan te reorganiseren.

63. Volgens overweging 15 van verordening nr. 261/2004 dient ervan te worden uitgegaan dat van buitengewone omstandigheden sprake is 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 een of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ook al heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen geleverd om de vertragingen of annuleringen te voorkomen. [37]

64. Ik ben van oordeel dat het antwoord op de derde vraag wordt bepaald door de bevindingen van het Hof in de zaak Finnair [38] (zie punt 48 hierboven): in geen geval kan worden aangenomen dat een dergelijke vervoerder die een op de datum van een staking van het luchthavenpersoneel geplande vlucht dient te annuleren en nadien zijn latere vluchten reorganiseert, 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. De buitengewone omstandigheden moeten met andere woorden hebben plaatsgevonden op het ogenblik dat de vlucht werd geannuleerd en het begrip omvat niet de nieuwe vliegplannen die zijn opgesteld als gevolg van de buitengewone omstandigheden. Dit stemt overeen met de verplichting voor vervoerders die is vastgelegd in de rechtspraak van het Hof, met name dat een redelijke luchtvaartmaatschappij haar middelen aldus naar behoren dient te organiseren dat zij over een bepaalde buffer beschikt om de vlucht na het einde van de buitengewone omstandigheden te kunnen uitvoeren (zie punt 47 hierboven). [39]

65. Ik geef derhalve in overweging de derde vraag als volgt te beantwoorden:

„De buitengewone omstandigheden moeten zich hebben voorgedaan bij de geannuleerde of vertraagde vlucht zelf, al naargelang het geval."

37 Cursivering van mij.

38 Arrest van 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604.

39 Zie dienaangaande de conclusie van advocaat-generaal Bot in de zaak Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, punten 53, 54 en 61).

5. In overweging gegeven antwoord op de vierde vraag

66. Indien de tweede en de derde vraag bevestigend worden beantwoord, wil de verwijzende rechter met zijn vierde vraag in essentie vernemen of het criterium vermijdbaarheid, namelijk het aantonen dat de buitengewone omstandigheden „ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden", enkel betrekking heeft op het zich voordoen van de buitengewone omstandigheden of eerder op de gevolgen van de buitengewone omstandigheden.

67. De bewoordingen [40] van de bijzin „ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen" in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 zouden zo kunnen worden gelezen dat zij terugverwijzen naar „de annulering" en niet naar het zich voordoen van „buitengewone omstandigheden", hoewel het betrekkelijke voornaamwoord „die" kan worden geacht dubbelzinnigheid te veroorzaken in dit geval. Zoals aangegeven in de gecursiveerde zin in punt 45, heeft het Hof echter al geoordeeld dat het criterium erin bestaat te vermijden dat de buitengewone omstandigheid waarmee de luchtvaartmaatschappij werd *geconfronteerd tot annulering van de vlucht leidde*.

68. Het begrip „redelijke maatregel" heeft dus betrekking op de gevolgen van de buitengewone omstandigheden en niet op het zich voordoen ervan. Een luchtvaartmaatschappij kan bijvoorbeeld niet worden verplicht stappen te ondernemen om een vulkaanuitbarsting te vermijden, maar is wel verplicht redelijke maatregelen te nemen om de annulering van een vlucht te vermijden wanneer zij wordt geconfronteerd met omstandigheden die daartoe kunnen leiden. Dergelijke maatregelen kunnen bijvoorbeeld het omleiden van de betrokken vluchten omvatten.

69. Hier voeg ik aan toe dat deze uitlegging overeenstemt met overweging 15 van verordening nr. 261/2004, waarin wordt verwezen naar de gevolgen van buitengewone omstandigheden voor luchtvaartmaatschappijen en naar het leveren van „redelijke inspanningen" om „vertragingen of annuleringen te voorkomen". Deze uitlegging is ook consistent met het in overweging 1 van die verordening uiteengezette doel, met name de waarborging van een „hoog niveau van bescherming van de passagiers", en met het bredere kader van verordening nr. 261/2004. [41]

70. Ik geef derhalve in overweging de vierde vraag als volgt te beantwoorden:

„Het criterium vermijdbaarheid heeft enkel betrekking op de gevolgen van het zich voordoen van de buitengewone omstandigheid."

VI. Conclusie

71. Ik geef het Hof derhalve in overweging de prejudiciële vragen van het Amtsgericht Hannover en het Amtsgericht Düsseldorf te beantwoorden als volgt:

„1) Enkel de werkelijk uit ziekmeldingen resulterende afwezigheid van een voor de uitvoering van vluchten relevant deel van het personeel van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, veroorzaakt door een pandemie of een andere noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid, vormt een ‚buitengewone omstandigheid' in de zin van 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)

40 Zie punt 54 hierboven voor de verschillende methoden om artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 te interpreteren.

41 Zie de conclusie van advocaat-generaal Sharpston in de zaak Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punten 24-32) voor een tegenovergesteld standpunt dat is uitgedrukt in een context waarin de „buitengewone omstandigheden" in kwestie aan een technisch probleem te wijten waren en dat ouder is dan de rechtspraak waarnaar hier wordt verwezen.

nr. 295/91. Het is aan de verwijzende rechter om met inachtneming van alle relevante feitelijke omstandigheden het precieze afwezigheidspercentage te bepalen dat in zulke gevallen vereist is voordat er sprake is van ‚buitengewone omstandigheden'.

2) De spontane afwezigheid van een voor de uitvoering van de vluchten relevant deel van het personeel van de uitvoerende luchtvaartmaatschappij wegens een volgens het arbeidsrecht en volgens het collectieve overeenkomstenrecht niet gewettigde staking (‚wilde staking') vormt een ‚buitengewone omstandigheid' in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. De vrijstelling van artikel 5, lid 3, is echter enkel van toepassing op buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen door de luchtvaartmaatschappij niet voorkomen konden worden. Het is aan de verwijzende rechter om te beslissen of dit het geval is, alsook over de vraag hoe hoog het afwezigheidspercentage moet zijn voordat er sprake is van een buitengewone omstandigheid bij een wilde staking.

3) De buitengewone omstandigheden moeten zich hebben voorgedaan bij de geannuleerde of vertraagde vlucht zelf, al naargelang het geval.

4) Het criterium vermijdbaarheid heeft enkel betrekking op de gevolgen van het zich voordoen van de buitengewone omstandigheid."