

6. Zu welchem Zeitpunkt müssen die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfüllt sein?

- ⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. L 315, S. 1.
- ⁽²⁾ Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienst, ABl. L 134, S. 1.
- ⁽³⁾ Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge, ABl. L 134, S. 114.

Vorabentscheidungsersuchen des Amtsgerichts Hannover (Deutschland) eingereicht am 18. Mai 2017 — Herbert Blesgen gegen TUIfly GmbH

(Rechtssache C-283/17)

(2017/C 283/26)

Verfahrenssprache: Deutsch

Vorlegendes Gericht

Amtsgericht Hannover

Parteien des Ausgangsverfahrens

Kläger: Herbert Blesgen

Beklagte: TUIfly GmbH

Vorlagefragen

1. Stellt die Abwesenheit eines für die Durchführung von Flügen erheblichen Teils des Personals des ausführenden Luftfahrtunternehmens aufgrund von Krankmeldungen einen außergewöhnlichen Umstand gemäß Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004⁽¹⁾ dar? Falls Frage 1 bejaht werden sollte: Wie hoch muss die Abwesenheitsquote sein, um einen solchen Umstand anzunehmen?
2. Falls Frage 1 verneint werden sollte: Stellt die spontane Abwesenheit eines für die Durchführung von Flügen erheblichen Teils des Personals des ausführenden Luftfahrtunternehmens aufgrund einer arbeitsrechtlich und tarifrechtlich nicht legitimierten Arbeitsniederlegung („wilder Streik“) einen außergewöhnlichen Umstand gemäß Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 dar? Falls Frage 2 bejaht werden sollte: Wie hoch muss die Abwesenheitsquote sein, um einen solchen Umstand anzunehmen?
3. Falls Frage 1 oder 2 bejaht werden sollten: Muss der außergewöhnliche Umstand beim annullierten Flug selbst vorgelegen haben oder ist das ausführende Luftfahrtunternehmen berechtigt, aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen einen neuen Flugplan aufzustellen?
4. Falls Frage 1 oder 2 bejaht werden sollten: Kommt es bei der Vermeidbarkeit auf den außergewöhnlichen Umstand oder aber die Folgen des Eintritts des außergewöhnlichen Umstands an?

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91; ABl. L 46, S. 1.
