



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

**NJ 2018/87**

Loos, M.B.M.

**Publication date**

2018

**Document Version**

Final published version

**Published in**

Nederlandse Jurisprudentie

**License**

Article 25fa Dutch Copyright Act (<https://www.openaccess.nl/en/in-the-netherlands/you-share-we-take-care>)

[Link to publication](#)

**Citation for published version (APA):**

Loos, M. B. M. (2018). NJ 2018/87. 87. Case note on: HvJ EU, 4/05/17, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342 *Nederlandse Jurisprudentie*, 2018(10/11), 1191-1200.

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

## NJ 2018/87

**HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE**

4 mei 2017, nr. C-315/15

(L. Bay Larsen, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby; A-G Y. Bot)  
m.nt. M.B.M. Loos\*

Art. 5 lid 3 Verordening (EG) 261/2004

RvdW 2017/800

Prg. 2017/151

ECLI:EU:C:2016:623

ECLI:EU:C:2017:342

**Verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens art. 267 VWEU, ingediend door de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6, Tsjechië) bij beslissing van 28 april 2015.****Luchtvervoer. Compensatie voor passagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. Draagwijdte. Bevrijding van de verplichting tot compensatie. Aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel. Begrip 'buitengewone omstandigheden'. Begrip 'redelijke maatregelen' om een buitengewone omstandigheid te voorkomen of de gevolgen ervan te ondervangen.**

Art. 5 lid 3 261/2004/EG 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 295/91/EEG, gelezen in het licht van overweging 14 van Verordening 261/2004/EG, moet aldus worden uitgelegd dat een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel onder het begrip 'buitengewone omstandigheden' in de zin van die bepaling valt.

Art. 5 lid 3 Verordening 261/2004/EG, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat de annulering of langdurige vertraging van een vlucht niet het gevolg van buitengewone omstandigheden is wanneer die annulering of vertraging voortvloeit uit het feit dat een luchtvaartmaatschappij een deskundige van haar keuze inschakelt om de vanwege een aanvaring met een vogel vereiste veiligheidsinspecties nogmaals uit te voeren nadat deze reeds zijn uitgevoerd door een op basis van de toepasselijke regelgeving bevoegde deskundige.

Art. 5 lid 3 Verordening 261/2004/EG, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat de 'redelijke maatregelen' die een luchtvaartmaatschappij moet nemen om de risico's van een aanvaring met een vogel te verkleinen of zelfs weg te nemen en zich op die manier te bevrijden van haar

verplichting om de passagiers op grond van art. 7 Verordening 261/2004/EG te compenseren, mede de inzet omvatten van preventieve controlemaatregelen ten aanzien van die vogels, mits deze luchtvaartmaatschappij met name uit technisch en administratief oogpunt daadwerkelijk in staat is die maatregelen te nemen, die maatregelen van haar geen onaantvaardbare offers verlangen uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming, en deze luchtvaartmaatschappij heeft aangetoond dat die maatregelen voor de vlucht waarvoor de aanvaring met een vogel gevolgen heeft gehad, daadwerkelijk zijn genomen. Het is aan de verwijzende rechter om zich ervan te vergewissen dat aan deze voorwaarden is voldaan.

Art. 5 lid 3 Verordening 261/2004/EG, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat, ingeval een vlucht een aankomstvertraging van drie uur of meer heeft opgelopen die niet alleen is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid die niet kon worden voorkomen met aan de situatie aangepaste maatregelen en ten aanzien waarvan de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de gevolgen ervan te ondervangen, maar ook door een andere omstandigheid die niet tot deze categorie behoort, de vertraging die valt toe te rekenen aan die eerste omstandigheid moet worden afgetrokken van de totale duur van de aankomstvertraging van de betrokken vlucht, om zodoende te kunnen beoordelen of voor de aankomstvertraging van die vlucht compensatie moet worden betaald overeenkomstig art. 7 van die verordening.

Marcela Pešková, Jiří Peška tegen Travel Service a.s.

**Hof van Justitie EU:****Arrest**

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging 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) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geschil tussen enerzijds Marcela Pešková en Jiří Peška en anderzijds Travel Service a.s., een luchtvaartmaatschappij, over de weigering van laatstgenoemde om compensatie te betalen aan deze passagiers, van wie de vlucht een langdurige vertraging had opgelopen.

**Toepasselijke bepalingen**

3 De overwegingen 1, 7, 14 en 15 van verordening 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

\* Prof. mr. M.B.M. Loos is hoogleraar Privaatrecht, in het bijzonder Europees consumentenrecht, aan de Universiteit van Amsterdam en verbonden aan het Centre for the Study of European Contract Law van die universiteit.

eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

[...]

(7) Om de effectieve toepassing van deze verordening te waarborgen, dienen de bij de verordening gecreëerde verplichtingen te rusten op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of voornemens is de vlucht uit te voeren, met eigen dan wel inclusief of zonder bemanning gelease te vliegtuigen, of in enige andere vorm.

[...]

(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 onstabiele, 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.'

4 Artikel 5 van deze verordening bepaalt:

'1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, [...]

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.

[...]

5 In lid 1 van artikel 7 van die verordening, 'Recht op compensatie', heet het:

'Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) € 250 voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

[...]

6 Artikel 13 van genoemde verordening, 'Recht op schadevergoeding', luidt:

'In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Ook mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft, om volgens de relevante rechtsregels, terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.'

#### *Hoofdgeding en prejudiciële vragen*

7 Verzoekers in het hoofdgeding hebben bij Travel Service een vlucht geboekt van Burgas (Bulgarije) naar Ostrava (Tsjechië).

8 Deze vlucht is op 10 augustus 2013 uitgevoerd met een aankomstvertraging van vijf uur en twintig minuten.

9 De vlucht maakte deel uit van het volgende vluchtschema: Praag-Burgas-Brno (Tsjechië)-Burgas-Ostrava.

10 Tijdens de vlucht van Praag naar Burgas is er een technisch probleem met een terugslagventiel geconstateerd. Het herstel van dit probleem heeft één uur en vijfenveertig minuten in beslag genomen.

11 Tijdens de landing van de vlucht van Burgas naar Brno heeft het luchtvaartuig volgens Travel Service een vogel geraakt, hetgeen aanleiding vormde voor een controle van het luchtvaartuig, waarbij geen schade is vastgesteld. Een technicus van Travel Service is evenwel met een privévlucht van Slaný (Tsjechië) naar Brno gevlogen om dat luchtvaartuig weer operationeel te maken. Hij kreeg daar van de bemanning van dat luchtvaartuig te horen dat er al een controle was uitgevoerd door een ander bedrijf, maar dat de autorisatie van dat bedrijf voor het uitvoeren van die controle niet was aanvaard door Sunwing, de eigenaar van het toestel. Travel Service heeft het al schoongemaakte botspunt nogmaals gecontroleerd en daarbij geen sporen op de motoren of andere delen van het luchtvaartuig aangetroffen.

12 Het luchtvaartuig is vervolgens van Brno doorgevlogen naar Burgas en daarna van Burgas naar Ostrava, zijnde de vlucht van verzoekers.

13 Bij op 26 november 2013 bij de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6, Tsjechië) neergelegd verzoekschrift hebben verzoer-

kers in het hoofdgeding elk betaling gevorderd van een bedrag van ongeveer 6 825 Tsjechische kronen (CZK) (ongeveer € 250) uit hoofde van artikel 7, lid 1, onder a), van verordening 261/2004. Bij uitspraak van 22 mei 2014 heeft deze rechter hun vordering toegewezen op grond dat de omstandigheden van het geval niet konden worden aangemerkt als 'buitengewone omstandigheden' in de zin van artikel 5, lid 3, van die verordening aangezien het aan Travel Service is om te bepalen via welke procedure zij een toestel na een technisch incident zoals een aanvaring met een vogel, weer operationeel maakt. In dit verband heeft de Obvodní soud pro Prahu 6 nog opgemerkt dat Travel Service niet had aangetoond dat zij alles in haar vermogen had gedaan om ervoor te zorgen dat de vlucht niet zou worden vertraagd, aangezien zij enkel heeft gesteld dat 'het nodig was' om na de aanvaring met een vogel te wachten tot de komst van de geautoriseerde technicus.

14 Op 2 juli 2014 heeft Travel Service tegen deze uitspraak hoger beroep ingesteld. Bij beschikking van 17 juli 2014 heeft de Městský soud v Praze (gerechtshof te Praag, Tsjechië) dit hoger beroep verworpen op grond dat het niet-ontvankelijk was vanwege het feit dat bij de uitspraak van de Obvodní soud pro Prahu 6 werd beslist op twee afzonderlijke vorderingen die elk niet hoger waren dan 10 000 CZK (ongeveer € 365).

15 Op 18 augustus 2014 heeft Travel Service tegen de uitspraak van de Obvodní soud pro Prahu 6 van 22 mei 2014 grondwettelijk beroep ingesteld bij de Ústavní soud (grondwettelijk hof, Tsjechië). Bij uitspraak van 20 november 2014 heeft de Ústavní soud dit beroep gegrond verklaard en de uitspraak van de Obvodní soud pro Prahu 6 vernietigd op grond dat die rechter het grondrecht van Travel Service op een eerlijk proces en haar grondrecht op een door de wet toegewezen rechter had geschonden, aangezien deze, als rechter in laatste aanleg, gehouden was om op grond van artikel 267 VWEU een prejudiciële vraag voor te leggen aan het Hof. Uit verordening 261/2004 en de rechtspraak van het Hof blijkt volgens de Ústavní soud namelijk niet duidelijk welk antwoord moet worden gegeven op de vraag of de aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel, in samenhang met andere gebeurtenissen van technische aard, moet worden aangemerkt als 'buitengewone omstandigheid' in de zin van artikel 5, lid 3, van die verordening.

16 De zaak is terugverwezen naar de Obvodní soud pro Prahu 6. Deze rechter twijfelt om te beginnen over het antwoord op de vraag of de aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel valt onder het begrip 'gebeurtenis' in de zin van punt 22 van het arrest van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771 (NJ 2009/230; red.)), of onder het begrip 'buitengewone omstandigheid' in de zin van overweging 14 van die verordening, zoals uitgelegd in het arrest van 31 januari 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43 (NJ 2013/150; red.)), dan wel of deze beide begrippen met elkaar samenvallen. Hij vraagt zich vervolgens af of dergelijke gebeurtenis-

sen inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij, rekening houdend met de frequentie ervan en met de omstandigheid dat de luchtvaartmaatschappij deze niet kan voorzien of controleren, aangezien deze controle wordt uitgevoerd door luchthavenexploitanten. Hij stelt zich verder de vraag of de technische problemen als gevolg van die aanvaring en de daarvoor genomen administratieve en technische maatregelen eveneens moeten worden aangemerkt als buitengewone omstandigheden, en in hoeverre die maatregelen als noodzakelijk kunnen worden beschouwd. Ten slotte vraagt hij zich af hoe een vertraging van drie uur of meer moet worden beoordeeld die, zoals in het hoofdgeding, is veroorzaakt door een samenloop van verschillende oorzaken, te weten de reparatie van een technisch probleem en vervolgens de naar aanleiding van een aanvaring met een vogel te volgen controleprocedures.

17 Daarop heeft de Obvodní soud pro Prahu 6 de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

'1) Is een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel een 'gebeurtenis' in de zin van punt 22 van het arrest van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771 (NJ 2009/230; red.)), of is dit een 'buitengewone omstandigheid' in de zin van overweging 14 van verordening 261/2004, of kan [die aanvaring] onder geen van deze begrippen worden geclassificeerd?

2) Indien de aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel een buitengewone omstandigheid in de zin van overweging 14 van [verordening 261/2004] is, mag de luchtvaartmaatschappij er dan van uitgaan dat in het bijzonder rondom luchthavens opgestelde preventieve controlesystemen (zoals akoestische vogelafschrikmiddelen, samenwerking met ornithologen, verwijderen van ruimten waar vogels zich normaal gesproken verzamelen of heen vliegen, gebruik van licht als afschrikmiddel, enzovoort) redelijke maatregelen zijn om een dergelijke botsing te voorkomen? Wat is in dit geval de 'gebeurtenis' in de zin van punt 22 van [het arrest van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771 (NJ 2009/230; red.))]?

3) Indien een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel een gebeurtenis is in de zin van punt 22 van [het arrest van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771 (NJ 2009/230; red.))], kan deze dan ook worden aangemerkt als een gebeurtenis in de zin van overweging 14 van de verordening, en kan in dat geval worden aangenomen dat het geheel van technische en administratieve maatregelen die een luchtvaartmaatschappij moet toepassen na een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel die evenwel niet heeft geleid tot schade aan het luchtvaartuig, een buitengewone omstandigheid in de zin van overweging 14 van [verordening 261/2004] is?

4) Indien het geheel van technische en administratieve maatregelen die zijn getroffen na een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel die evenwel niet heeft geleid tot schade aan het luchtvaartuig, een 'buitengewone omstandigheid' in de zin van overweging 14 van [verordening 261/2004] is, kan dan van de luchtvaartmaatschappij worden verlangd dat zij in het kader van het treffen van redelijke maatregelen bij de planning van de vlucht rekening houdt met de kans dat na een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel zodanige technische en administratieve maatregelen moeten worden genomen, en dit gegeven verdisconteert in het vluchtschema?

5) Hoe dient te worden beoordeeld of de luchtvaartmaatschappij verplicht is om compensatie als bedoeld in artikel 7 van [verordening 261/2004] te betalen, wanneer de vertraging niet alleen is veroorzaakt door administratieve en technische maatregelen die zijn getroffen na een aanvaring tussen het luchtvaartuig en een vogel die niet heeft geleid tot schade aan het luchtvaartuig, maar in aanzienlijke mate ook door de reparatie van een technisch probleem dat losstaat van de aanvaring?

#### *Beantwoording van de prejudiciële vragen*

##### *Eerste vraag*

18 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel onder het begrip 'buitengewone omstandigheden' in de zin van die bepaling valt.

19 Vooraf dient te worden opgemerkt dat de Uniewetgever voor gevallen van annulering van een vlucht of langdurige vertraging – dat wil zeggen van een duur van drie uur of meer – de in artikel 5, lid 1, van verordening 261/2004 vervatte verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen heeft willen aanpassen (arrest van 23 oktober 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 40 (NJ 2013/4; red.)).

20 Volgens de bewoordingen van de overwegingen 14 en 15 en van artikel 5, lid 3, van die verordening is de luchtvaartmaatschappij, in afwijking van het bepaalde in lid 1 van hetzelfde artikel, dus bevrijd van haar verplichting tot compensatie van de passagiers op basis van artikel 7 van verordening 261/2004 indien zij in staat is om aan te tonen dat de annulering of de aankomstvertraging van drie uur of meer het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen (zie in deze zin arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 69 (NJ 2010/137; red.), en van 31 januari 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 38).

21 In dit verband geldt dat dergelijke omstandigheden zich volgens overweging 14 van die veror-

dening 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 vluchtuivoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert (zie arrest van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 21 (NJ 2009/230; red.)).

22 Daaruit heeft het Hof afgeleid dat als buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening 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 (zie in deze zin arresten van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 23 (NJ 2009/230; red.), van 31 januari 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 29 (NJ 2013/150; red.), en van 17 september 2015, *Van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punt 36 (NJ 2016/340; red.)).

23 Omgekeerd volgt uit de rechtspraak van het Hof dat niet als buitengewone omstandigheid geldt een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig, nu een dergelijke storing wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking van het toestel. Op deze onverwachte gebeurtenis kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, immers daadwerkelijke invloed uitoefenen, aangezien de luchtvaartmaatschappij dient te zorgen voor het onderhoud en het goed functioneren van de luchtvaartuigen die zij voor haar economische activiteiten gebruikt (zie in deze zin arrest van 17 september 2015, *Van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punten 41 en 43 (NJ 2016/340; red.)).

24 In dit geval zijn de aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel alsmede de eventuele daardoor ontstane schade niet vanwege hun aard of oorsprong inherent aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en kan deze hierop geen daadwerkelijke invloed uitoefenen aangezien zij niet wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel. Die aanvaring moet derhalve worden aangemerkt als 'buitengewone omstandigheid' in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening 261/2004.

25 In dit verband maakt het geen verschil of deze aanvaring daadwerkelijk schade heeft toegebracht aan het betrokken luchtvaartuig. De doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, zoals die blijkens overweging 1 van verordening 261/2004 met deze verordening wordt nagestreefd, brengt immers met zich 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.

26 Gelet op het voorgaande dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel onder het begrip 'buitengewone omstandigheden' in de zin van die bepaling valt.

Tweede en derde vraag  
Opmerkingen vooraf

27 Zoals is opgemerkt in punt 20 van dit arrest, is de luchtvaartmaatschappij bevrijd van haar verplichting tot compensatie van de passagiers op basis van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 van verordening 261/2004 indien zij in staat is om aan te tonen dat de annulering of de aankomstvertraging van drie uur of meer het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen.

28 Aangezien dus niet alle buitengewone omstandigheden aanleiding geven tot vrijstelling, moet de gene die zich op dergelijke omstandigheden wil beroepen, aantonen dat de genoemde omstandigheden hoe dan ook niet voorkomen hadden kunnen worden door het treffen van aan de situatie aangepaste maatregelen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden met name voldoen aan voor de betrokken luchtvaartmaatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden (zie arrest van 12 mei 2011, *Egfitis en Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, punt 25 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

29 Zij dient dus aan te tonen dat zij zelfs met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen kennelijk niet had kunnen vermijden – behoudens indien zij op het relevante tijdstip onaanvaardbare offers uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming had gebracht – dat de buitengewone omstandigheden waarmee zij werd geconfronteerd tot annulering van de vlucht of tot een aankomstvertraging van die vlucht van drie uur of meer leidden (zie in deze zin arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 61 (*NJ* 2010/137; *red.*)), en van 12 mei 2011, *Egfitis en Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, punt 25).

30 Het Hof heeft 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 (zie in deze zin arrest van 12 mei 2011, *Egfitis en Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, punt 30).

31 In het licht van de voorgaande overwegingen dient te worden geantwoord op de tweede en de derde vraag, waarmee de verwijzende rechter zich afvraagt welke maatregelen een luchtvaartmaatschappij moet nemen om te worden bevrijd van haar verplichting om de passagiers op grond

van artikel 7 van verordening 261/2004 een compensatie te betalen, wanneer er een aanvaring plaatsvindt tussen het luchtvaartuig en een vogel die bij aankomst een vluchtvertraging van drie uur of meer tot gevolg heeft.

Derde vraag

32 Met zijn derde vraag, die als eerste moet worden beoordeeld, wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de annulering of langdurige vertraging van een vlucht het gevolg is van buitengewone omstandigheden wanneer die annulering of vertraging voortvloeit uit het feit dat een luchtvaartmaatschappij een deskundige van haar keuze inschakelt om de vanwege een aanvaring met een vogel vereiste veiligheidsinspecties nogmaals uit te voeren nadat deze reeds zijn uitgevoerd door een op basis van de toepasselijke regelgeving bevoegde deskundige.

33 Uit het verzoek om een prejudiciële beslissing blijkt dat het betrokken, door Travel Service geëxploiteerde luchtvaartuig na de landing door een bevoegd bedrijf is onderworpen aan een veiligheidscontrole naar aanleiding van een aanvaring met een vogel, en dat daarbij geen schade aan het luchtvaartuig is vastgesteld. Travel Service heeft desondanks een technicus laten komen om een tweede veiligheidscontrole te verrichten, omdat de eigenaar van het luchtvaartuig had geweigerd de autorisatie te erkennen van het bedrijf dat de eerste controle had uitgevoerd.

34 In dit verband dient te worden opgemerkt dat het aan de luchtvaartmaatschappij is om, wanneer zij wordt geconfronteerd met een buitengewone omstandigheid zoals de aanvaring van haar luchtvaartuig met een vogel, aan de situatie aangepaste maatregelen te nemen door met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, in de mate van het mogelijke te vermijden dat haar vluchten worden geannuleerd of een langdurige vertraging oplopen.

35 Verordening 261/2004 doet dus weliswaar geen afbreuk aan de vrijheid van luchtvaartmaatschappijen om controles die zijn vereist vanwege een aanvaring met een vogel, te laten uitvoeren door deskundigen van hun keuze, maar dat laat onverlet dat niet kan worden geoordeeld dat een tweede controle die voor de betrokken vlucht onvermijdelijk leidt tot een aankomstvertraging van drie uur of meer, een aan de situatie aangepaste maatregel vormt in de zin van de rechtspraak zoals aangehaald in punt 28 van dit arrest, wanneer er naar aanleiding van die aanvaring reeds een controle is uitgevoerd door een daartoe op grond van de toepasselijke regelgeving bevoegde deskundige. Het is aan de verwijzende rechter om dit na te gaan.

36 Wat betreft de omstandigheid dat uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat de eigenaar van het luchtvaartuig had geweigerd om de autorisatie van het plaatselijke bedrijf dat de controle van het be-

trokken toestel had uitgevoerd te erkennen, dient verder te worden opgemerkt dat de nakoming van de verplichtingen op grond van verordening 261/2004 de in artikel 13 van deze verordening vervatte mogelijkheid voor de luchtvaartmaatschappijen om van eenieder die de vertraging heeft veroorzaakt, ook van derden, schadevergoeding te vorderen, onverlet laat. Deze schadevergoeding kan de financiële lasten die deze luchtvaartmaatschappijen als gevolg van die verplichtingen dragen, dus gedeeltelijk of zelfs geheel compenseren (arrest van 17 september 2015, *Van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punt 46 (NJ 2016/340; red.) en aldaar aangehaalde rechtspraak).

37 Gelet op het voorgaande dient op de derde vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de annulering of langdurige vertraging van een vlucht niet het gevolg van buitengewone omstandigheden is wanneer die annulering of vertraging voortvloeit uit het feit dat een luchtvaartmaatschappij een deskundige van haar keuze inschakelt om de vanwege een aanvaring met een vogel vereiste veiligheidsinspecties nogmaals uit te voeren nadat deze reeds zijn uitgevoerd door een op basis van de toepasselijke regelgeving bevoegde deskundige.

#### Tweede vraag

38 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de 'redelijke maatregelen' die een luchtvaartmaatschappij moet nemen om de risico's van een aanvaring met een vogel te verkleinen of zelfs weg te nemen en zich op die manier te bevrijden van haar verplichting om de passagiers op grond van artikel 7 van die verordening te compenseren, mede de inzet omvatten van preventieve controlemaatregelen ten aanzien van die vogels.

39 De verwijzende rechter noemt bij wijze van voorbeeld middelen ter afschrikking van vogels met geluid of licht, samenwerking met ornithologen dan wel het verwijderen van ruimten waar vogels zich kunnen verzamelen of heen kunnen vliegen. Ter terechtzitting bij het Hof zijn voorts andere technische voorzieningen genoemd die aan boord van het luchtvaartuig kunnen worden gebracht.

40 Uit de verwijzingsbeslissing en de mondelinge behandeling bij het Hof is verder naar voren gekomen dat de preventieve controle van vogels de verantwoordelijkheid kan zijn van verschillende actoren in de luchtvaartsector, zoals met name luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten en luchtverkeersleiders van de lidstaten.

41 De tweede vraag dient binnen deze context te worden beantwoord.

42 Zoals blijkt uit artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in samenhang met overweging 7 ervan, rust de verplichting om redelijke maatregelen te treffen om langdurige vertraging of

annulering van vluchten te voorkomen, op de luchtvaartmaatschappij zelf.

43 Daaruit vloeit voort dat voor de beoordeling of een luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk de nodige preventieve maatregelen heeft getroffen om de risico's van een eventuele aanvaring met vogels te verkleinen of zelfs weg te nemen zodat zij bevrijd is van haar verplichting om passagiers op grond van artikel 7 van de genoemde verordening te compenseren, uitsluitend rekening mag worden gehouden met de maatregelen waarvan de verplichting om deze te treffen daadwerkelijk op haar kan rusten, onder uitsluiting van de maatregelen die onder de verantwoordelijkheid van derden vallen, waaronder met name de bevoegde luchthavenexploitanten en luchtverkeersleiders.

44 In het kader van de individuele beoordeling die overeenkomstig de in punt 30 van dit arrest aangehaalde rechtspraak door de nationale rechter dient te worden verricht, moet deze rechter dus allereerst nagaan of de betrokken luchtvaartmaatschappij in omstandigheden zoals die van het hoofdgeding met name uit technisch en administratief oogpunt daadwerkelijk in staat was om direct of indirect preventieve maatregelen te treffen om de risico's van een aanvaring met vogels te verkleinen of zelfs weg te nemen.

45 Zo niet, dan is de luchtvaartmaatschappij niet gehouden om de passagiers op grond van artikel 7 van verordening 261/2004 te compenseren.

46 Ingeval de betrokken luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk in staat was om zulke maatregelen te nemen, dient de nationale rechter zich er overeenkomstig de in punt 29 van dit arrest genoemde rechtspraak vervolgens van te vergewissen dat de betrokken maatregelen van haar geen onaanvaardbare offers verlangen uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming.

47 Indien de betrokken luchtvaartmaatschappij dergelijke maatregelen kon treffen zonder daarbij onaanvaardbare offers uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming te brengen, dient zij ten slotte aan te tonen dat die maatregelen voor de vlucht waarvoor de aanvaring met een vogel negatieve gevolgen heeft gehad, daadwerkelijk zijn genomen.

48 Uit het voorgaande volgt dat op de tweede vraag dient te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de 'redelijke maatregelen' die een luchtvaartmaatschappij moet nemen om de risico's van een aanvaring met een vogel te verkleinen of zelfs weg te nemen en zich op die manier te bevrijden van haar verplichting om de passagiers op grond van artikel 7 van die verordening te compenseren, mede de inzet omvatten van preventieve controlemaatregelen ten aanzien van die vogels, mits deze luchtvaartmaatschappij met name uit technisch en administratief oogpunt daadwerkelijk in staat is die maatregelen te nemen, die maatregelen van haar geen onaanvaardbare offers verlangen uit het oog-

punt van de mogelijkheden van haar onderneming, en deze luchtvaartmaatschappij heeft aangetoond dat die maatregelen voor de vlucht waarvoor de aanvaring met een vogel gevolgen heeft gehad, daadwerkelijk zijn genomen. Het is aan de verwijzende rechter om zich ervan te vergewissen dat aan deze voorwaarden is voldaan.

#### Vijfde vraag

49 Met zijn vijfde vraag, die als volgende moet worden beoordeeld, wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat, ingeval een vlucht een aankomstvertraging van drie uur of meer heeft opgelopen die niet alleen is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid die niet kon worden voorkomen met aan de situatie aangepaste maatregelen en ten aanzien waarvan de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de gevolgen ervan te ondervangen, maar ook door een andere omstandigheid die niet tot deze categorie behoort, de vertraging die valt toe te rekenen aan die eerste omstandigheid moet worden afgetrokken van de totale duur van de aankomstvertraging van de betrokken vlucht, om zodoende te kunnen beoordelen of voor de aankomstvertraging van die vlucht compensatie moet worden betaald overeenkomstig artikel 7 van die verordening.

50 In een geval zoals dat van het hoofdgeding, waarin een aankomstvertraging van drie uur of meer niet alleen is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid maar ook door een andere omstandigheid die niet tot die categorie behoort, is het aan de nationale rechter om na te gaan of voor het gedeelte van de vertraging waarvan de luchtvaartmaatschappij stelt dat dit het gevolg is van een buitengewone omstandigheid, deze luchtvaartmaatschappij het bewijs heeft bijgebracht dat dat gedeelte van de vertraging het gevolg is van een buitengewone omstandigheid die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen en ten aanzien waarvan de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de gevolgen ervan te ondervangen. Zo ja, dan dient die rechter de vertraging die is toe te rekenen aan deze buitengewone omstandigheid, af te trekken van de totale duur van de aankomstvertraging van die vlucht.

51 Om in een dergelijke situatie te kunnen beoordelen of voor de aankomstvertraging van die vlucht de in artikel 7 van verordening 261/2004 bedoelde compensatie moet worden betaald, dient de nationale rechter dus uitsluitend rekening te houden met de vertraging die is toe te rekenen aan de niet als buitengewoon aan te merken omstandigheid. Voor die vertraging hoeft enkel compensatie te worden betaald indien deze bij aankomst van de betrokken vlucht drie uur of meer bedraagt.

52 Indien daarentegen blijkt dat het gedeelte van de vertraging waarvan de luchtvaartmaatschap-

pij beweert dat dit het gevolg is van een buitengewone omstandigheid, is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid waarvoor geen maatregelen zijn getroffen die voldoen aan de eisen als bedoeld in punt 50 van dit arrest, dan kan de luchtvaartmaatschappij zich niet op die omstandigheid beroepen om daarmee de aan die omstandigheid toe te schrijven vertraging af te trekken van de totale duur van de aankomstvertraging van de betrokken vlucht.

53 Daarbij dient de nationale rechter, teneinde te kunnen beoordelen of in een dergelijke situatie toepassing moet worden gegeven aan artikel 7 van verordening 261/2004, niet enkel de vertraging in aanmerking te nemen die is toe te schrijven aan de niet als buitengewoon aan te merken omstandigheid, maar ook de vertraging die is toe te schrijven aan de buitengewone omstandigheid waarvoor geen maatregelen zijn getroffen die voldoen aan de genoemde eisen.

54 Gelet op een en ander dient op de vijfde vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat, ingeval een vlucht een aankomstvertraging van drie uur of meer heeft opgelopen die niet alleen is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid die niet kon worden voorkomen met aan de situatie aangepaste maatregelen en ten aanzien waarvan de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de gevolgen ervan te ondervangen, maar ook door een andere omstandigheid die niet tot deze categorie behoort, de vertraging die valt toe te rekenen aan die eerste omstandigheid moet worden afgetrokken van de totale duur van de aankomstvertraging van de betrokken vlucht, om zodoende te kunnen beoordelen of voor de aankomstvertraging van die vlucht compensatie moet worden betaald overeenkomstig artikel 7 van die verordening.

#### Vierde vraag

55 Met zijn vierde vraag, die als laatste moet worden beoordeeld, wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij waarvan het luchtvaartuig een aanvaring met een vogel heeft gehad, gehouden is om in het kader van de door haar te nemen redelijke maatregelen reeds bij de planning van haar vluchten voldoende tijd te reserveren voor het uitvoeren van de vereiste veiligheidscontroles.

56 In dit geval dient te worden geconstateerd dat uit de door de verwijzende rechter gegeven uiteenzetting van de feiten in het hoofdgeding op geen enkele manier blijkt dat de vertraging van drie uur of meer bij de aankomst van de litigieuze vlucht zou kunnen zijn veroorzaakt door een eventueel verzuim van de betrokken luchtvaartmaatschappij om voldoende tijd te reserveren voor het uitvoeren van de vereiste veiligheidscontroles.



57 Het is vaste rechtspraak dat het, gelet op de bevoegdheidsverdeling in het kader van de prejudiciële procedure, weliswaar uitsluitend de taak van de nationale rechter is om het voorwerp te bepalen van de vragen die hij het Hof wenst te stellen, maar dat het Hof onder meer kan weigeren een vraag te beantwoorden wanneer het hem voorgelegde probleem van zuiver hypothetische aard is of het Hof daarbij niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord op de gestelde vraag te geven (zie in deze zin arrest van 17 maart 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, punt 17 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

58 Dat is hier het geval.

59 De vierde vraag behoeft dan ook niet te worden beantwoord.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht: [zie *cursieve kop*].

#### Noot

1. Dit arrest vormt het volgende bedrijf in de langlopende soap over de toepassing van de Verordening instapweigering<sup>1</sup> in gevallen van vertraging. In eerdere rechtspraak heeft het Hof van Justitie EU duidelijk gemaakt dat hoewel de verordening hierover zwijgt, passagiers van een vertraagde vlucht recht hebben op compensatie indien de vlucht meer dan drie uur is vertraagd, zoals passagiers dat ook hebben in geval van instapweigering of annulering. Volgens art. 5 Verordening bestaat de verplichting tot compensatie echter niet indien de vertraging het gevolg is van 'buitengewone omstandigheden' die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen – in gewoon contractenrechtelijk spraakgebruik hebben we het dan over gevallen van overmacht. Daarvan is geen sprake als het gaat om gebeurtenissen die gelet op hun aard of oorsprong inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij, zoals een technisch mankement aan het vliegtuig: omdat de luchtvaartmaatschappij dient te zorgen voor het onderhoud van het vliegtuig en het goed functioneren van de door haar gebruikte vliegtuigen, leveren technische problemen aan het vliegtuig in beginsel geen bijzondere omstandigheden op, zo bevestigt het Hof in punt 22 van dit arrest.<sup>2</sup> Gevallen van politieke onstabiele, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen of onverwachte vliegveilig-

heidsproblemen kunnen daarentegen wel 'onvoorziene omstandigheden' betreffen (punt 21).<sup>3</sup>

2. In deze zaak gaat het om een combinatie van deze factoren. De zaak betreft een door het echtpaar Marcela Pešková en Jiří Peška geboekte en op 10 augustus 2013 door Travel Service uitgevoerde vlucht tussen Burgas (Bulgarije) en Ostrava (Tsjechië). De vlucht vormde het laatste deel van een vluchtschema tussen Praag-Burgas-Brno-Burgas-Ostrava. Bij aankomst in Ostrava hadden de passagiers een vertraging van vijf uur en twintig minuten. De vertraging was opgelopen in verschillende van de eerdere onderdelen van het vluchtschema: tijdens de eerste vlucht werd een technisch probleem geconstateerd en verholpen. De hierdoor veroorzaakte vertraging bedroeg één uur en vijfenveertig minuten. Bij de landing van de tweede vlucht raakte het vliegtuig een vogel, waarna het vliegtuig in Brno onderworpen is aan een controle. Uit die controle bleek dat geen schade aan het toestel was aangebracht. De eigenaar van het vliegtuig – een ander bedrijf dan de luchtvaartmaatschappij – aanvaardde deze controle niet en liet een nieuwe controle uitvoeren door een medewerker van de luchtvaartmaatschappij, die daartoe met een privévliegtuig uit een ander deel van Tsjechië moest worden ingevlogen. Ook bij deze hercontrole werd geen schade aangetroffen, waarna de resterende delen van het vluchtschema zijn uitgevoerd.

3. Het Hof van Justitie veer voorop dat de botsing tussen het vliegtuig en een vogel en de daaruit mogelijk ontstane schade niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de luchtvaartmaatschappij en niet kan worden voorkomen door het treffen van voorzorgsmaatregelen. Een dergelijke 'birdstrike' levert daarom een 'buitengewone omstandigheid' in de zin van art. 5 Verordening op (punt 24). De luchtvaartmaatschappij behoeft de passagiers voor de hierdoor ontstane vertraging dus niet te compenseren. Dat geldt ook voor de vertraging die het gevolg is van de inspectie die plaatsvindt voordat het vliegtuig vertrekt voor een volgende vlucht, ook indien (zoals hier) bij die inspectie geen daadwerkelijke schade wordt ontdekt. Uitgangspunt is hier dat de veiligheid van de passagiers boven hun economische belangen gaat en dat luchtvaartmaatschappijen niet in de verleiding zouden moeten kunnen komen om financiële overwegingen (het niet behoeven te betalen van compensatie) te stellen boven de veiligheid van de passagiers (punt 25).

4. Het enkele feit dat sprake is van 'onvoorziene omstandigheden' betekent echter niet dat luchtvaartmaatschappijen steeds bevrijd zijn van de verplichting om compensatie te betalen: daartoe moeten zij ook kunnen aantonen dat de onvoorziene omstandigheden ook niet hadden kunnen worden voorkomen door het treffen van 'redelijke maatregelen' (punten 20 en 27). Onder 'redelijke

1 Verordening 261/2004/EG, *PbEU* 2004, L 46/1. De verordening wordt ook wel de Denied Boarding Verordening genoemd.

2 Het Hof verwijst hierbij naar HvJ EU 17 september 2015, C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618 (*KLM/Van der Lans*), NJ 2016/340, m.nt. M.B.M. Loos, punten 36 en 37.

3 Met verwijzing naar HvJ EG 22 december 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771 (*Wallentin-Hermann*), NJ 2009/230, m.nt. M.R. Mok, punt 21).

maatregelen' worden begrepen die maatregelen die voldoen aan de voor de luchtvaartmaatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden (punt 28).<sup>4</sup> Van de luchtvaartmaatschappij mag echter niet worden verwacht dat zij op het moment waarop zij geconfronteerd wordt met de onvoorziene omstandigheden *onaanvaardbare* offers maakt (punt 29).<sup>5</sup> Of dergelijke maatregelen redelijkerwijs genomen konden worden en zijn genomen, wordt ter beoordeling aan de nationale rechter overgelaten (punt 30).<sup>6</sup> Van onaanvaardbare offers zou bijvoorbeeld sprake zijn indien van de luchtvaartmaatschappij zou worden verlangd dat vanwege de mogelijkheid van het uitvallen van een vliegtuig vanwege een botsing met vogels standaard op elk vliegveld een reserve-vliegtuig gereed zou moeten staan om een dergelijk voorval op te vangen. Wel mag worden verlangd dat op die vliegvelden reserve-onderdelen beschikbaar zijn om *technische* gebreken op te vangen, aangezien dergelijke gebreken geen 'bijzondere omstandigheden' in de zin van de verordening opleveren en dus sowieso voor rekening van de luchtvaartmaatschappij komen.<sup>7</sup> Van luchtvaartmaatschappijen mag echter niet worden verlangd dat zij maatregelen nemen die onder de verantwoordelijkheid van derden vallen, zoals de luchthavenexploitanten en luchtverkeersleiding (punt 43 van dit arrest). Dat betekent in het bijzonder dat van de luchtvaartmaatschappij geen maatregelen mogen worden verwacht tot het weren van vogels op bepaalde plaatsen door middel van geluid of licht, maar mogelijk wel dat technische voorzieningen in het vliegtuig worden aangebracht ter voorkoming van een botsing, als dergelijke technische voorzieningen tegen aanvaardbare kosten kunnen worden aangebracht.

5. In dit geval was, zoals gezegd, de vertraging die het directe gevolg van de botsing met de vogels en de daaropvolgende veiligheidsinspectie was zonder meer het gevolg van bijzondere omstandigheden in de zin van de verordening, zodat dit deel van de vertraging niet leidt tot het ontstaan van een recht op compensatie. Ervan uitgaand dat de veiligheidsinspectie is uitgevoerd door personeel dat hiertoe bevoegd was op basis van de toepasselijke nationale regelgeving (wat door de nationale rechter zal moeten worden vastgesteld, aldus het Hof in punt 35 van dit arrest), en dat uit die veiligheidsinspectie is gebleken dat er geen gebreken (meer) waren, was de veiligheid van de passagiers echter niet langer in geding. Voor vertraging die is ontstaan *na* de inspectie geldt dan ook dat deze niet kan worden

toegerekend aan de oorspronkelijke bijzondere omstandigheden, zodat de luchtvaartmaatschappij gehouden is maatregelen te nemen om deze *aanvullende* vertraging te voorkomen (punt 50). Als deze maatregelen niet zijn genomen en de aanvullende vertraging bedraagt meer dan drie uur, komen de passagiers voor die vertraging wél in aanmerking voor compensatie (punten 51 en 52).

6. De luchtvaartmaatschappij heeft onvoldoende maatregelen ter voorkoming van vertraging genomen indien zij na een veiligheidsinspectie die aan de toepasselijke regelgeving voldoet, een aanvullende inspectie laat uitvoeren en daardoor verdere vertraging ontstaat: weliswaar mag de luchtvaartmaatschappij een dergelijke inspectie (laten) uitvoeren (aldus eveneens punt 35 van dit arrest), maar de hierdoor veroorzaakte verdere vertraging had wél kunnen worden voorkomen. Dat geldt ook indien de luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de eigenaar van het vliegtuig contractueel verplicht was om de aanvullende inspectie te laten plaatsvinden: een dergelijke verplichting kan immers geen afbreuk doen aan de rechten van de passagiers op grond van de verordening. Het Hof merkt in dit verband wel op dat het de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig het bepaalde in art. 13 Verordening, vrij staat om de hierdoor verschuldigde compensatie bij wijze van schadevergoedingsvordering te verhalen op de eigenaar (punt 36 van dit arrest).<sup>8</sup> Het Hof gaat daarbij overigens niet in op de vraag of de luchtvaartmaatschappij *feitelijk* wel een verhaalsmogelijkheid heeft. Het lijkt onwaarschijnlijk dat de eis van de eigenaar van het vliegtuig dat een extra veiligheidsinspectie dient plaats te vinden, kan worden gezien als wanprestatie of onrechtmatige daad van de eigenaar bij de uitvoering van de huur-overeenkomst betreffende het vliegtuig. Dat zou betekenen dat de luchtvaartmaatschappij geen recht op schadevergoeding zou hebben, tenzij zij op dit punt compensatie van de eigenaar zou hebben bedongen. Maar zelfs als sprake zou zijn van wanprestatie of een onrechtmatige daad is het geen uitgemakte zaak dat de luchtvaartmaatschappij de compensatie zou kunnen verhalen. Het is echter bepaald niet uitgesloten dat op het moment waarop de luchtvaartmaatschappij het vliegtuig heeft gehuurd van de eigenaar, zij tegenover de eigenaar van het vliegtuig in een zwakke positie verkeerde en gedwongen kan zijn geweest op dit punt een exoneration te accepteren. In dit verband zij opgemerkt dat de richtlijn oneerlijke bedingen slechts consumenten bescherming biedt tegen oneerlijke bedingen en dat rechtspersonen geacht worden in staat te zijn zelf voor hun belangen te kunnen opkomen. Op basis van het geldende Europese recht kan derhalve geen bescherming worden geboden aan 'zwakke commerciële partijen', ook niet als sprake zou zijn van structureel ongelijke verhoudingen tussen com-

<sup>4</sup> Zie eerder al HvJ EU 12 mei 2011, C-294/10, EU:C:2011:303 (*Eglitis en Ratnieks*), punt 25.

<sup>5</sup> HvJ EG 19 november 2009, gevoegde zaken C 402/07 en C 432/07, EU:C:2009:716 (*Sturgeon e.a.*), punt 61; HvJ EU 12 mei 2011, C 294/10, EU:C:2011:303 (*Eglitis en Ratnieks*), punt 25.

<sup>6</sup> Zie eerder al HvJ EU 12 mei 2011, C 294/10, EU:C:2011:303 (*Eglitis en Ratnieks*), punt 30.

<sup>7</sup> HvJ EU 17 september 2015, C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618, NJ 2016/340, m.nt. M.B.M. Loos (*KLM/Van der Lans*), punten 36 en 37.

<sup>8</sup> Zie eerder al HvJ EU 17 september 2015, C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618 (*KLM/Van der Lans*), NJ 2016/340, m.nt. M.B.M. Loos, punt 46.

merciële partijen. Het zal dan ook van het nationale recht afhangen of de luchtvaartmaatschappij kan opkomen tegen een onredelijke exoneratie. Naar Nederlands recht zou de luchtvaartmaatschappij vermoedelijk geen gebruik kunnen maken van de mogelijkheid tot vernietiging van de exoneratie wegens onredelijk bezwarendheid (art. 6:233 onder a BW), omdat ook een 'zwakke' luchtvaartmaatschappij in de regel gehouden zal zijn haar jaarrekening te publiceren en daarom art. 6:235 lid 1 BW (de uitsluiting van een vernietigingsberoep voor 'grote wederpartijen') tegengeworpen krijgen. Wel kan worden gedacht aan de beperkende werking van de redelijkheid en billijkheid (art. 6:248 lid 2 BW) of het wilsgebrek misbruik van omstandigheden (art. 3:44 lid 1 jo. lid 4 BW), maar het lijkt aannemelijk dat de rechter bij de toepassing van beide instrumenten terughoudend zal zijn.