



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL
E. TANCHEV
van 22 november 2018¹

Zaak C-501/17

**Germanwings GmbH
tegen
Wolfgang Pauels**

[verzoek van het Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen, Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Compensatie aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten – Recht op compensatie – Vrijstelling – Begrip buitengewone omstandigheden – Schade door vreemde voorwerpen (FOD) – Beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef”

1. Voor dit verzoek om een prejudiciële beslissing zal het Hof zich moeten buigen over de betekenis van het begrip buitengewone omstandigheden in het kader van compensatie aan luchtreizigers bij instapweigering, annulering of langdurige vertraging van vluchten. In deze zaak is namelijk sprake van beschadiging van een vliegtuigband door een schroef die hetzij op de startbaan, hetzij op de landingsbaan voor de betrokken vlucht lag (hierna: „betrokken gebeurtenis”).
2. Het verzoek betreft uitlegging van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004² en is ingediend door het Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen, Duitsland) in het kader van een geding tussen Wolfgang Pauels en de luchtvaartmaatschappij Germanwings GmbH in verband met de weigering van Germanwings om deze passagier te compenseren voor een significante vertraging van zijn vlucht.
3. De onderliggende economische belangen zijn aanmerkelijk. Volgens door de UK Civil Aviation Authority aan de Europese Commissie verstrekte statistieken beroept men zich bij „ongeveer 30 % van alle klachten” op buitengewone omstandigheden als verweer en wordt daarvoor „ruim 70 % van de middelen van de nationale autoriteiten ingezet”.³ Het belang van het begrip buitengewone omstandigheden kan daarom niet worden overschat.⁴

¹ Oorspronkelijke taal: Engels.

² Verordening 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 (hierna: „passagiersrechtenverordening”).

³ Zie Prassl, J., „Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004’s Exceptional Circumstances Defence”, *EuCML*, 2016, blz. 136. De auteur noemt ook de uitzonderlijk „koppige weigering” van de luchtvaartmaatschappijen „om hun verplichtingen volledig na te komen, totdat zij voor de rechter worden gesleept”.

⁴ Malenovsky, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU”, in Bobek, M., en Prassl, J. (red.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016, blz. 25 en 30.

I. Toepasselijke bepalingen

4. De overwegingen 1, 4, 14 en 15 van de passagiersrechtenverordening 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.

[...]

(4) De Gemeenschap dient derhalve de bij die verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen, teneinde de rechten van de passagier uit te breiden en ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden hun bedrijf uitoefenen op een geliberaliseerde markt.

[...]

(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.”

5. Onder het opschrift „Annulering” luidt artikel 5, leden 1 en 3, van deze verordening als volgt:

„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, tenzij

- i) de annulering hun tenminste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
- ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of
- iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

[...]

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.”

6. Onder het opschrift „Recht op compensatie” bepaalt artikel 7, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

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

[...]”

7. Artikel 13 van deze verordening, met het opschrift „Recht op schadevergoeding”, luidt als volgt:

„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.”

II. Feiten in het hoofdgeding en prejudiciële vraag

8. Pauels heeft bij Germanwings voor 28 augustus 2015 een vlucht van Dublin naar Düsseldorf geboekt. Volgens de dienstregeling zou deze vlucht om 14.30 uur lokale tijd in Düsseldorf aankomen.

9. In werkelijkheid kwam het toestel echter pas om 17.48 uur lokale tijd, dus met een aankomstvertraging van meer dan drie uur, in Düsseldorf aan.

10. Germanwings voert tegen de vordering tot compensatie van Pauels aan dat bij de voorbereidende werkzaamheden voor de start van de litigieuze vlucht een schroef was ontdekt in een band van het vliegtuig. Die schroef had zich tijdens de voorafgaande vlucht op de startbaan in Düsseldorf of op de landingsbaan in Dublin in de band geboord. Om die reden moest de band worden verwisseld, met de vertraging als gevolg.

11. Germanwings is van mening dat de schadeveroorzakende gebeurtenis een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening is, op grond waarvan zij van aansprakelijkheid is ontheven. Zij voert aan dat zij bijgevolg niet verplicht is compensatie te betalen.

12. Het Amtsgericht Köln (rechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland) heeft Germanwings conform de eis veroordeeld tot betaling aan Pauels van 250 EUR, vermeerderd met een rente van 5 procentpunten boven de basisrentevoet vanaf 16 september 2015.

13. Deze rechter heeft daarbij de door Pauels betwiste verklaring van Germanwings met betrekking tot de oorzaak van de significante vertraging bij aankomst in Düsseldorf als juist aanvaard, maar daarbij in wezen opgemerkt dat Germanwings daardoor niet is vrijgesteld van haar verplichting om compensatie te betalen, aangezien de beschadiging van een band van een vliegtuig door een schroef op de start- of landingsbaan een omstandigheid is die onder de normale vluchtuitvoering valt, waarop daadwerkelijk invloed kan worden uitgeoefend. Dit komt ook overeen met de bedoeling van de Duitse wetgever, zoals blijkt uit de wettelijke regels inzake toezicht op luchthaventerreinen. Tot de activiteiten die binnen de invloedssfeer van de luchtvaartmaatschappij liggen, behoren volgens het Amtsgericht niet alleen de vluchtuitvoering in engere zin, zoals de start, de vlucht en de landing, maar ook alle door derden verrichte en door de luchtvaartmaatschappij afgenomen luchtvaartdiensten, zonder welke een normale vluchtuitvoering niet mogelijk is. Volgens het Amtsgericht Köln heeft het Hof dit gepreciseerd in zijn beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings heeft tegen de beslissing van het Amtsgericht hoger beroep ingesteld. Zij stelt dat het Amtsgericht de invloedssfeer van Germanwings te ruim opvat en voorbijgaat aan het feit dat het Hof niet heeft geoordeeld dat alle door een derde verrichte en door de luchtvaartmaatschappij afgenomen luchtvaartdiensten tot de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij moeten worden gerekend.

15. De verwijzende rechter wijst erop dat de beschikking van het Hof in de zaak Siewert betrekking had op de beschadiging van een vliegtuig door een mobiele vliegtuigtrap die naar het vliegtuig wordt gereden om de passagiers te laten instappen, dus op de inschakeling van een dienstverrichter voor de afhandeling van een concrete vlucht die de luchtvaartmaatschappij zou uitvoeren. Een van de taken van de luchtvaartmaatschappij is ervoor zorgen dat de passagiers voor de geboekte vlucht kunnen instappen. In dit opzicht is de onderhavige situatie in beginsel al niet vergelijkbaar. In casu raakte het vliegtuig immers bij toeval beschadigd doordat het gebruikmaakte van de start- en landingsbaan die door alle luchtvaartmaatschappijen op dezelfde wijze wordt gebruikt. Dit gebruik is derhalve onderdeel van het algemene luchtverkeer en kan niet worden beschouwd als een van de specifieke taken van de luchtvaartmaatschappij. Ook het schoonmaken van de start- en landingsbanen behoort volgens Germanwings niet tot het werkterrein van de luchtvaartmaatschappij, waardoor zij daarop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Het schoonmaken van de start- en landingsbanen heeft immers geen betrekking op een concrete vlucht van een luchtvaartmaatschappij en evenmin op het veilig in- of uitstappen van de passagiers van de geboekte vlucht, maar op de veiligheid van de luchthavens en daarmee de veiligheid van het algemene luchtverkeer.

16. Voorts voert Germanwings aan dat de opvatting van de rechter in eerste aanleg volgens haar ook niet houdbaar is omdat het volgens die opvatting vrijwel niet mogelijk is dat een omstandigheid die de uitvoering van een geplande vlucht onmogelijk maakt een omstandigheid blijkt te zijn die „niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij”. Het principiële vereiste om te kunnen spreken van een buitengewone omstandigheid in geval van een technisch defect, namelijk dat het om een gebeurtenis gaat die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, zou daarmee van betekenis worden ontdaan.

17. Gelet op een en ander is het Landgericht Köln van mening dat het voor de beslissing in hoger beroep bepalend is of de beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef al dan niet een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening is. Bijgevolg heeft het besloten het Hof de volgende prejudiciële vraag te stellen:

„Vormt de beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef (schade door vreemd voorwerp/FOD) een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van [de passagiersrechtenverordening]?”

III. Procedure bij het Hof

18. Pauels, de Duitse en de Poolse regering alsmede de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend. Germanwings en al deze partijen (met uitzondering van de Poolse regering) hebben ter terechtzitting van 17 september 2018 pleidooi gehouden.

IV. Analyse

A. Korte samenvatting van de opmerkingen van partijen

19. De Commissie voert allereerst aan dat deze prejudiciële verwijzing wellicht twijfels doet rijzen wat betreft de *ontvankelijkheid* ervan. Wat de inhoud van de verwijzing betreft, voert de Commissie aan dat deze refereert aan beweringen van partijen die de verwijzende rechter als juist heeft beschouwd, en niet aan vastgestelde feiten. Indien latere onderzoeksmaatregelen de door de verwijzende rechter als juist beschouwde feiten ter discussie stellen, zou de prejudiciële verwijzing volgens de Commissie irrelevant kunnen worden. Hoe dan ook oordeelt de Commissie dat de prejudiciële verwijzing ontvankelijk is.

20. *Ten gronde* voert Pauels aan dat beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef geen buitengewone omstandigheid is. Hij betoogt dat een dergelijke gebeurtenis inherent is aan de activiteit van een luchtvaartmaatschappij. De aanwezigheid van vreemde voorwerpen op de start- of landingsbaan is een situatie die zich dagelijks kan voordoen; luchtvaartmaatschappijen zijn zich terdege bewust van dit probleem en het schoonmaken van de baan behoort tot de normale taken van luchthavenexploitanten. Hij voegt eraan toe dat vliegtuigbanden extreme druk moeten weerstaan en derhalve regelmatig worden geïnspecteerd tijdens inspecties voorafgaand aan de vlucht en regelmatig moeten worden vervangen. Daarom mag een gebeurtenis zoals deze niet worden beschouwd als niet inherent aan de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, met name omdat het begrip buitengewone omstandigheid strikt moet worden uitgelegd.

21. Mocht een dergelijke gebeurtenis niettemin worden beschouwd als niet inherent aan de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, dan moet worden verondersteld dat de luchtvaartmaatschappij door de aard of oorsprong ervan daadwerkelijk invloed op deze gebeurtenis kan uitoefenen, aangezien start- en landingsbanen regelmatig worden geïnspecteerd door luchthavenexploitanten.

22. De Duitse en de Poolse regering alsmede de Commissie betogen dat beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef een „buitengewone omstandigheid” is.

23. Volgens de Duitse regering vormt de aanwezigheid van vreemde voorwerpen op de banen een onvermijdelijk en oncontroleerbaar risico voor de luchtvaartmaatschappij. Anders dan vroegtijdige gebreken van bepaalde vliegtuigonderdelen die zich voordoen ondanks regelmatig onderhoud en waarvan sprake was in de arresten Wallentin-Hermann⁵ en Van der Lans⁶, heeft de aanwezigheid van vreemde voorwerpen een oorzaak die buiten de invloedssfeer van de luchtvaartmaatschappij ligt en geen enkele relatie heeft met de uitvoering van de betrokken vlucht. Het feit dat luchtvaartmaatschappijen vaker kunnen worden blootgesteld aan het risico van een beschadigde band door een vreemd voorwerp op de baan, doet niet af aan de mogelijkheid een dergelijke situatie aan te merken als buitengewone omstandigheid, aangezien de frequentie van gebeurtenissen niet als onderscheidingscriterium wordt gehanteerd.⁷ Bovendien wijst de Duitse regering erop dat de

⁵ Arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

⁶ Arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁷ Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

luchthavenexploitant geen fout heeft begaan die te wijten zou zijn aan de betrokken luchtvaartmaatschappij. In casu heeft die exploitant niet verzuimd zijn verplichtingen wat betreft onderhoud en exploitatie na te komen. Zou men striktere controles moeten opleggen dan de reeds bestaande, dan zou dit zeer nadelig zijn voor het luchtverkeer.

24. De Poolse regering voert aan dat schade zoals de onderhavige, die is veroorzaakt door een derde die verzuimd heeft zijn verplichtingen na te komen, niet tot de normale activiteiten van een luchtvaartmaatschappij behoort. Aangezien deze niet kan voorzien dat de luchthavenexploitant zijn verplichtingen niet zal nakomen, hoeft zij geen rekening te houden met het risico dat haar vliegtuig op deze manier beschadigd zal raken. In dat kader kan de luchtvaartmaatschappij louter verantwoordelijk worden gehouden voor een spoedige reparatie van het beschadigde vliegtuig.

25. Volgens de Commissie is de betrokken gebeurtenis niet inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij en kan zij daar geen invloed op uitoefenen. In dit opzicht is de gebeurtenis niet wezenlijk verbonden met het functioneren van het toestel – anders dan met name mobiele vliegtuigtrappen. In die zin is de gebeurtenis vergelijkbaar met een vogelaanvaring, waarop de luchtvaartmaatschappij evenmin invloed kan uitoefenen. Dat de luchtvaartmaatschappij op dergelijke gebeurtenissen geen invloed heeft, wordt bevestigd door het feit dat de veiligheid en inspectie van start- en landingsbanen onder de verantwoordelijkheid van luchthavenexploitanten vallen. Het feit dat het incident heeft plaatsgevonden bij de landing of start van de voorgaande vlucht vormt ten slotte geen beletsel om het te kwalificeren als „buitengewone omstandigheid”.⁸

B. Beoordeling

1. Opmerkingen vooraf

26. De ontvankelijkheid van de prejudiciële verwijzing is naar mijn mening in casu niet aan de orde, aangezien deze alleen door de Commissie is opgeworpen in opmerkingen die in feite theoretisch zijn⁹ en de Commissie zelf concludeert dat de verwijzing in elk geval niet niet-ontvankelijk is. In de eerste plaats rust er in het kader van de samenwerking tussen het Hof en de nationale rechters een vermoeden van relevantie op de vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht.¹⁰ In de tweede plaats volgt uit de rechtspraak van het Hof dat het Unierecht niet verbiedt dat de verwijzende rechter, na uitspraak van het prejudiciële arrest, de partijen opnieuw hoort en nieuwe onderzoeksmaatregelen gelast waardoor hij ertoe kan worden gebracht wijzigingen aan te brengen in de feitelijke en juridische vaststellingen die hij in het verzoek om een prejudiciële beslissing heeft gedaan, mits deze rechter volle werking verleent aan de door het Hof gegeven uitlegging van het Unierecht.¹¹

27. Wat de inhoud betreft, oordeelt de verwijzende rechter in de verwijzingsbeslissing dat er in casu sprake is van een buitengewone omstandigheid. De verwijzende rechter heeft inderdaad in diverse eerdere zaken al geoordeeld dat schade aan een band of andere technische schade aan een vliegtuig die is veroorzaakt door kleine onderdelen zoals spijkers of vergelijkbare voorwerpen die zich op de start- of landingsbaan bevinden, een buitengewone omstandigheid vormt waardoor de luchtvaartmaatschappij is vrijgesteld van haar verplichting tot compensatie van de passagiers.

⁸ Dit volgt uit het arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁹ Bovendien heeft geen van de partijen het nodig geacht deze kwestie ter terechtzitting voor het Hof aan de orde te stellen.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld arrest van 16 december 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punt 67).

¹¹ Arrest van 5 juli 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punt 30, en punt 2 van het dictum).

28. Ik ben tot de slotsom gekomen dat deze benadering juist is.¹² In mijn analyse hieronder ga ik met name in op de rechtspraak van het Hof en op het begrip buitengewone omstandigheden in verband met technische problemen. Vervolgens zal ik de tweeledige test van het Hof toepassen: i) het probleem moet te wijten zijn aan een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij; en ii) de luchtvaartmaatschappij kan op deze gebeurtenis, vanwege de aard of de oorsprong ervan, geen daadwerkelijke invloed uitoefenen. Ten slotte zal ik ingaan op de aanvullende voorwaarde van redelijke maatregelen en het vermijden/voorkomen van de buitengewone omstandigheid of omstandigheden. Ik zal tot de slotsom komen dat de beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef *binnen de reikwijdte van het begrip buitengewone omstandigheid* in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening valt.

29. Ik voeg hieraan toe dat het met name van belang is dat het Hof deze kwestie verduidelijkt voor zover de nationale rechtspraak in Duitsland (alsmede in andere lidstaten¹³) geen eenvormig antwoord geeft op de vraag of een gebeurtenis zoals de onderhavige moet worden aangemerkt als een „buitengewone omstandigheid” in de zin van die bepaling.

30. Zo hebben verschillende rechters in eerste aanleg in Duitsland en zelfs een andere kamer van de verwijzende rechter¹⁴, in beslissingen ten gevolge op de uitspraak van het Hof ter zake van de mobiele vliegtuigtrappen in de zaak Siewert¹⁵, geoordeeld dat er in een zaak als de onderhavige juist geen sprake is van een „buitengewone omstandigheid”.

31. Het is dus duidelijk van praktisch belang dat deze kwestie wordt opgehelderd, ook met het oog op de rechtszekerheid van zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen.

32. Het Hof heeft artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening reeds bij verscheidene gelegenheden uitgelegd. Hieronder volgt een kort overzicht van deze zaken.

33. In de zaak Pešková en Peška¹⁶, die bijzonder relevant is voor de onderhavige zaak, heeft het Hof geoordeeld dat een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel en de daardoor ontstane schade niet wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel en niet vanwege hun aard of oorsprong inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en dat deze hierop bovendien geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, en dat een dergelijke aanvaring derhalve een buitengewone omstandigheid vormt.

34. In de zaak McDonagh¹⁷ heeft het Hof de sluiting van het luchtruim ten gevolge van de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull ook onder dit begrip geschaard.

12 Zie over het begrip buitengewone omstandigheden Milner, A., „Regulation EC 261/2004 and ‚Extraordinary Circumstances’”, *Air & Space Law*, 34, nr. 3 (2009), blz. 215-220; Van der Wijngaart, T., „van der Lans v. KLM and ‚Extraordinary Circumstances’”, *Air & Space Law*, 41, nr. 1 (2016), blz. 59-62; Michel, V., „Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur”, *Europe*, 6, juni 2018, blz. 22-23; Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz ‚wildem Streiks’ des Flugpersonals (Anmerkung)”, *EuZW*, 2018, 457; Herrmann, C., „Entschädigung der Fluggäste bei ‚wildem Streik’ – das TUIfly-Urteil des EuGH”, *RRa*, 3/2018, blz. 102; Führich, E., „Innenbetrieblicher ‚wilder Streik’ als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung”, *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

13 Dit blijkt onder meer uit Prassl, J., „Tackling Diversity Through Uniformity?”, in Bobek, M., en Prassl, J., op. cit., p. 335, Van der Wijngaart, T., op. cit., Führich, E., op. cit., en Politis, A., „Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška”, *NJW*, 37/2017, blz. 2669.

14 Namelijk de 24e civiele kamer van het Landgericht Köln.

15 Beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

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

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

35. Anderzijds heeft het Hof in het arrest Van der Lans¹⁸ geoordeeld dat een technisch probleem dat zich plotseling voordoet, niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud wordt ontdekt, niet onder het begrip buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, valt.

36. In de zaken Wallentin-Hermann¹⁹ en Sturgeon e.a.²⁰ heeft het Hof vastgesteld dat een technisch probleem aan een luchtvaartuig niet onder dit begrip valt, tenzij dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij en deze hierop geen invloed kan uitoefenen.

37. In de zaak Siewert²¹ heeft het Hof geoordeeld dat een situatie waarin een mobiele vliegtuigtrap botst met een vliegtuig niet kan worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid”. Ik kom hier later op terug.

2. Begrip buitengewone omstandigheden in verband met technische problemen

38. Allereerst is het van belang op te merken dat dit begrip in de passagiersrechtenverordening niet is gedefinieerd of duidelijk is vastgesteld.

39. Naar aanleiding daarvan heeft het Hof het beginsel van de uitzondering op de regel uiteengezet: technische gebreken vallen in de regel onder het operationele risico van de luchtvaartmaatschappij, omdat zij deel uitmaken van de normale uitoefening van haar activiteit en slechts bij uitzondering een buitengewone omstandigheid vormen (in beginsel wanneer zij niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij en deze er geen invloed op kan uitoefenen).

40. Het Hof heeft onlangs in het arrest Pešková en Peška²² in herinnering gebracht dat de Uniewetgever in artikel 5, lid 1, van de passagiersrechtenverordening de verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen tot compensatie van de passagiers voor gevallen van annulering van een vlucht of langdurige vertraging – dat wil zeggen van een duur van drie uur of meer – heeft vastgelegd. In afwijking van artikel 5, lid 1, van deze verordening zetten de overwegingen 14 en 15 en artikel 5, lid 3, van deze verordening uiteen dat de luchtvaartmaatschappij niet verplicht is de passagiers krachtens artikel 7 van deze verordening compensatie te betalen indien zij kan aantonen dat de annulering of de aankomstvertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen. Artikel 5, lid 3, moet dus strikt worden uitgelegd.²³

41. Het Hof heeft gesteld dat „niet [kan] worden uitgesloten dat technische problemen [buitengewone] omstandigheden vormen, voor zover zij voortvloeien uit gebeurtenissen die *niet inherent* zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop *geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen*. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn wanneer de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, of een bevoegde autoriteit, zou bekendmaken dat deze toestellen – die reeds in dienst zijn – een verborgen fabricagefout vertonen die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid. Hetzelfde geldt voor luchtvaartuigen die werden beschadigd door sabotage of terrorisme”.²⁴

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

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

20 Arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punten 19 e.v.). Zie ook Wienbracke, M., „Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel”, *EuZW*, 2017, 571.

23 Arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 20).

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

42. De gebeurtenis (en de schade) in casu vallen in de categorie technische problemen en zijn daarmee „onverwachte vliegveiligheidsproblemen” als genoemd in overweging 14 van de passagiersrechtenverordening.

43. Derhalve is er duidelijk geen sprake van een verborgen fabricagefout die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid, een voorbeeld van een technisch probleem dat naar het oordeel van het Hof een „buitengewone omstandigheid” kan vormen (arresten Wallentin-Hermann en Van der Lans²⁵).

44. Ik ben het echter met de Commissie eens dat bovengenoemde rechtspraak aldus zou moeten worden uitgelegd dat het Hof met zijn voorbeeld van een verborgen fabricagefout eenvoudigweg heeft getracht duidelijk te maken dat technische gebreken die voortvloeien uit gebeurtenissen waarop de betrokken luchtvaartmaatschappij geen invloed kan uitoefenen, als buitengewone omstandigheden moeten worden beschouwd.

45. Zoals door de Duitse regering opgemerkt, heeft het Hof in het arrest McDonagh²⁶ immers geoordeeld dat „[i]n de omgangstaal [...] het begrip ‚buitengewone omstandigheden’ letterlijk betrekking [heeft] op omstandigheden ‚buiten het gewone om’”. In de context van het luchtvervoer betekent het begrip een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen [...]. [Daarvoor] komen met andere woorden alle omstandigheden in aanmerking die aan de controle van de luchtvaartmaatschappij ontsnappen, ongeacht de aard en de ernst van deze omstandigheden.”

46. Hiervoor kan ook steun worden gevonden in de totstandkomingsgeschiedenis van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening. 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.²⁷

47. Uit het bovenstaande volgt dat het Hof niet heeft getracht de betekenis van de uitdrukking buitengewone omstandigheden te beperken tot uitsluitend technische gebreken waarvan de oorsprong vergelijkbaar is met die van een verborgen fabricagefout.

48. De rechtspraak van het Hof betreffende technische problemen als buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening heeft geresulteerd in een tweeledige test: i) het probleem moet te wijten zijn aan een gebeurtenis – zoals de gebeurtenissen die zijn genoemd in overweging 14 van deze verordening – die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij (eerste deel); en ii) de luchtvaartmaatschappij kan op deze gebeurtenis, vanwege de aard of de oorsprong ervan, geen daadwerkelijke invloed uitoefenen (tweede deel). Deze twee delen (voorwaarden) moeten per geval worden beoordeeld en zijn cumulatief.²⁸ Ik zal ze hieronder na elkaar bespreken.

25 Arresten van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 26), en 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punten 38 e.v.). Zie in verband met deze laatste zaak het arrest van de Court of Appeal (England and Wales) (rechter in tweede aanleg, Engeland en Wales) in de zaak Huzar tegen Jet2.com Limited [2014] EWCA Civ 791 (betreffende een bedradingsfout in het brandstoflekpeircircuit). Zie tevens Van der Wijngaart, T., op. cit.

26 Arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punt 29).

27 Zijn mijn conclusie in de gevoegde zaken Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 en C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:243, punt 57).

28 Arrest van 17 april 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 en C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punt 34). Het Hof wijst er in dit arrest voorts op dat niet alle in deze overweging genoemde omstandigheden noodzakelijkerwijs en automatisch gronden zijn voor vrijstelling van de in artikel 5, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening opgenomen verplichting om compensatie te betalen.

a) Inherentie

49. In relatie tot de eerste in het punt hierboven genoemde voorwaarde (inherentie) mag niet uit het oog worden verloren dat het Hof in aansluiting op het arrest Wallentin-Hermann²⁹ heeft gekozen voor een beperkende benadering van de mogelijkheden tot verweer in geval van technische problemen.

50. Met uitzondering van Pauels voeren alle partijen aan dat de betrokken gebeurtenis (namelijk de beschadiging van de vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef) niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

51. In het arrest Pešková en Peška³⁰ heeft het Hof geoordeeld 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.”

52. In het volgende punt (24) van dit arrest stelt het Hof echter dat „de aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel alsmede de eventuele daardoor ontstane schade niet vanwege hun aard of oorsprong inherent [zijn] aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en [dat] deze hierop geen daadwerkelijke invloed [kan] 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 [passagiersrechtenverordening].”

53. Naar mijn mening zijn de feiten die aan dit arrest ten grondslag liggen en de feiten in de onderhavige zaak vergelijkbaar. De betrokken gebeurtenis is inderdaad vergelijkbaar met een vogelaanvaring (Pešková en Peška³¹) maar nadrukkelijk niet met een botsing tussen een mobiele vliegtuigtrap en een vliegtuig (Siewert³²).

54. In de zaak Siewert was het feit dat mobiele trappen noodzakelijkerwijs worden gebruikt bij het luchtvervoer van passagiers doorslaggevend. Hierin ligt het doorslaggevende verschil tussen die zaak en de beschadiging van een band door een vreemd voorwerp op de baan, waarvan in casu sprake is.

55. Anders dan mobiele vliegtuigtrappen, die doelbewust door luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt om passagiers in en uit te laten stappen, lag er in casu een schroef op de baan zonder dat de luchtvaartmaatschappij hiervan op de hoogte was en buiten haar wil om/tegen haar wil.

56. Zoals de Commissie heeft opgemerkt, kunnen deze voorwerpen tot schade leiden, maar valt dit buiten de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

57. Pauels heeft terecht verscheidene malen herhaald dat het gebruik van een start- of landingsbaan zonder twijfel deel uitmaakt van de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Dit feit op zichzelf is echter niet doorslaggevend. Het gebruik van het luchtruim maakt immers ook zonder twijfel deel uit van de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij en toch heeft het Hof geoordeeld dat een vogelaanvaring een buitengewone omstandigheid vormt: deze is niet wezenlijk verbonden met het systeem voor de werking van het toestel.

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

30 Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

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

32 Beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

58. Hieruit volgt dat op de start- en landingsbaan liggende schroeven evenmin wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel. Schroeven en andere vreemde voorwerpen op de start- en landingsbaan moeten daarentegen voor zover mogelijk worden voorkomen, omdat zij een aanzienlijk veiligheidsrisico vormen en vliegtuigen niet met zulke voorwerpen in aanraking mogen komen.

59. Pauels heeft vervolgens in wezen aangevoerd dat de betrokken gebeurtenis een veel voorkomend probleem is en op die grond geen buitengewone omstandigheid zou kunnen zijn.

60. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat een situatie waarin een vliegtuigband bij de start of landing wordt beschadigd door een schroef of vergelijkbaar vreemd voorwerp op de start- of landingsbaan zich niet uitermate zelden voordoet. Dit betekent mijns inziens echter niet dat de frequentie van de gebeurtenis een beperkend/onderscheidend criterium zou moeten zijn.

61. Een soortgelijk standpunt is bepleit door advocaat-generaal Bot in de zaak Pešková en Peška.³³ Hij heeft aangevoerd dat dergelijke gebeurtenissen (vogelaanvaringen) geen buitengewone omstandigheid kunnen zijn, omdat aanvaringen tussen vogels en een vliegtuig een gebruikelijk verschijnsel zijn dat bekend is bij de verschillende in het luchtvervoer actieve marktpartijen. Het Hof heeft deze redenering echter niet overgenomen en is tot de conclusie gekomen dat een vogelaanvaring ondanks die argumenten wel degelijk een buitengewone omstandigheid is.

62. Uit het bovenstaande volgt dat de betrokken gebeurtenis niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

b) Invloed

63. Wat het tweede deel van de test betreft (invloed), ben ik van mening dat de luchtvaartmaatschappij waarvan het vliegtuig aan een van de banden is beschadigd door een vreemd voorwerp op de start- of landingsbaan in casu is geconfronteerd met een gebeurtenis waarop zij geen invloed kan uitoefenen.

64. Dit omdat het onderhoud en schoonmaken van start- en landingsbanen niet de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij maar die van de luchthavenexploitant is.

65. Zoals de verwijzende rechter reeds terecht heeft geoordeeld in zijn arrest van 19 januari 2016³⁴, geeft de Uniewetgever in overweging 14, die betrekking heeft op artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, louter voorbeelden van buitengewone omstandigheden, maar blijkt uit de genoemde voorbeelden dat het factoren betreft die zich voordoen buiten de organisatorische en technische verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij en dat deze hierop geen invloed kan uitoefenen en ze derhalve niet kan vermijden. Ook vallen zij buiten het zogenoemde operationele risico waaraan het vliegtuig is blootgesteld. Doordat de betreffende luchthavenexploitant verantwoordelijk is voor de veiligheid en de controle van de start- en landingsbanen en deze regelmatig op de aanwezigheid van vreemde voorwerpen onderzoekt, hebben de luchtvaartmaatschappijen zelf geen invloed op de uitvoering van de controles noch op de frequentie ervan en mogen ze die zelf ook niet uitvoeren (overigens beschikken zij ook niet over de middelen daartoe).

³³ Conclusie van advocaat-generaal Bot in de zaak Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

³⁴ Zaak 11 S 389/14.

66. De verwijzende rechter oordeelt in feite dat vreemde voorwerpen op de start- en landingsbanen een risico zijn waarop de luchtvaartmaatschappijen geen invloed kunnen uitoefenen en – anders dan een ondanks regelmatig onderhoud voortijdig optredend defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig – een van buiten komende gebeurtenis vormen.³⁵

67. Dit gezegd zijnde, ben ik het met de verwijzende rechter eens dat vreemde voorwerpen op start- en landingsbanen die schade veroorzaken aan het vliegtuig moeten worden aangemerkt als buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening.

68. Zoals de Poolse regering heeft opgemerkt, is de controle van de toestand van de start- en landingsbaan de verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant en niet die van de luchtvaartmaatschappij. De beschadiging van een vliegtuigonderdeel door een vreemd voorwerp kan derhalve op zijn hoogst het resultaat zijn van een verzuim van de luchthavenexploitant om zijn verplichtingen na te komen.

69. Deze verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant blijkt met name uit verordening (EU) nr. 139/2014³⁶, alsmede uit het toepasselijke nationale recht.

70. Bijlage IV bij die verordening bepaalt in „Subdeel C – Onderhoud van het luchtvaartterrein (ADR.OPS.C)” onder „ADR.OPS.C.010 Verharde oppervlakken, andere grondoppervlakken en drainage”: „a) De exploitant van het luchtvaartterrein inspecteert de oppervlakken van alle bewegingsgebieden, inclusief de verharde oppervlakken (startbanen, taxibanen en [platforms]), de aangrenzende zones en de drainage teneinde regelmatig te kunnen beoordelen in welke staat zij zich bevinden, als onderdeel van een preventief en correctief onderhoudsprogramma van het luchtvaartterrein” en „b) De exploitant van het luchtvaartterrein dient [onder meer]: 1) alle oppervlakken van het bewegingsgebied te onderhouden teneinde alle losse voorwerpen/puin die schade kunnen veroorzaken aan luchtvaartuigen of de activiteiten van luchtvaartuigsystemen kunnen hinderen, te voorkomen of te verwijderen; 2) het oppervlak van startbanen, taxibanen en [platforms] te onderhouden teneinde te voorkomen dat schadelijke onregelmatigheden ontstaan”.

71. Evenals de verwijzende rechter ben ik van oordeel dat schroeven, spijkers of andere kleine onderdelen op de start- of landingsbaan vreemde voorwerpen zijn die niet worden gebruikt voor de vluchtuitvoering en derhalve een veiligheidsrisico vormen. Dat deze op de start- of landingsbaan terechtkomen, is een willekeurige gebeurtenis die door de luchtvaartmaatschappij eenvoudigweg niet kan worden voorzien en ook niet binnen de invloedssfeer van de onderneming ligt. Evenals maatregelen om vogels af te schrikken (bedoeld om een aanvaring met vogels te voorkomen) houden maatregelen om start- en landingsbanen vrij te houden van vreemde voorwerpen geen verband met een specifieke vlucht van een luchtvaartmaatschappij en ook niet met het veilig in- of uitstappen van de passagiers van de geboekte vlucht, maar met de veiligheid van de luchthavens en daarmee met de veiligheid van het luchtverkeer in het algemeen. Zij vallen derhalve principieel niet onder de verantwoordelijkheid van de individuele luchtvaartmaatschappij, maar in voorkomend geval onder die van de luchthavenexploitant, die de noodzaak van maatregelen op dit gebied moet beoordelen en indien nodig passende en doeltreffende maatregelen moet nemen.³⁷

³⁵ De verwijzende rechter voert aan dat dergelijke gebeurtenissen geen deel uitmaken van het normale operationele proces van een vlucht en dat de luchtvaartmaatschappij er geen invloed op kan uitoefenen, en dat zij derhalve moeten worden aangemerkt als van buiten komende gebeurtenissen/omstandigheden.

³⁶ Verordening van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB 2014, L 44, blz. 1).

³⁷ Zie in die zin ook een uitspraak van het Landgericht Darmstadt (rechter in tweede aanleg Darmstadt, Duitsland) betreffende schade die was veroorzaakt door het aanzuigen van een schroef door de motor (zie *BeckRS* 2014, 23957). Bovendien blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de bestaande technische systemen voor de controle van de start- en landingsbanen en de verwijdering van daar aanwezige vreemde voorwerpen nog in ontwikkeling zijn, waardoor ze nog geen optimale veiligheid kunnen garanderen. Al een aantal jaren wordt er gewerkt aan een weersbestendig veiligheidssysteem dat de start- en landingsbanen in de toekomst continu op vreemde voorwerpen moet inspecteren en in geval van risico een alarm in werking stelt.

72. Pauels voert aan dat vliegtuigbanden bij de start en landing extreme spanningen moeten weerstaan en derhalve regelmatig worden geïnspecteerd tijdens inspecties voorafgaand aan de vlucht en regelmatig moeten worden vervangen door de luchtvaartmaatschappij³⁸, en dat de betrokken gebeurtenis derhalve niet als buitengewone omstandigheid kan worden aangemerkt.

73. Uit dit argument volgt mijns inziens echter niet dat de betrokken gebeurtenis moet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en/of als gebeurtenis waarop zij invloed kan uitoefenen.

74. Zoals het Hof in het arrest Pešková en Peška³⁹ heeft geoordeeld met betrekking tot een vogelaanvaring, behoort de aanwezigheid van een schroef op de start- en landingsbaan die schade berokkent aan het vliegtuig niet tot de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, omdat deze geen relatie heeft met de extreme belastingen en de eisen tijdens start en landing van het vliegtuig. De betrokken gebeurtenis kan niet worden vermeden door de banden te verwisselen wanneer zij de maximale slijtage vertonen; zelfs een gloednieuwe band kan immers worden beschadigd door een schroef op de baan.

75. Anders dan Pauels in zijn schriftelijke opmerkingen aanvoert, kan de onderhavige zaak niet worden vergeleken met de zaak Siewert.⁴⁰

76. Het kan nuttig zijn te wijzen op de benadering van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) met betrekking tot hetgeen binnen de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij valt (in een uitspraak betreffende een geval van vogelaanvaring).⁴¹ Het Bundesgerichtshof was van oordeel dat een maatregel die wordt genomen om *het functioneren van de luchtvaart als geheel* te verzekeren, niet daarbinnen valt. In dat geval is daarom sprake van een luchtveiligheidsmaatregel en niet van een maatregel van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Volgens het Bundesgerichtshof behoren maatregelen die betrekking hebben op de diensten of activiteiten van een enkel vliegtuig tot de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij (zo ook het vervoer van passagiers), maar zijn maatregelen die geen betrekking hebben op de werking van een specifiek vliegtuig maatregelen die een buitengewone omstandigheid kunnen zijn, voor zover zij niet tot de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij behoren.

77. In de onderhavige zaak lagen de maatregelen die genomen hadden kunnen worden om de beschadiging van de betrokken band in het hoofdgeding te voorkomen, buiten de invloedssfeer van de luchtvaartmaatschappij. Bovendien hebben de maatregelen die door de luchthavenexploitant hadden kunnen worden genomen geen betrekking op de werking van een specifieke vlucht, maar op de algemene verzekering dat het luchtverkeer op de betrokken luchthaven doorstroomt. Start- en landingsbanen worden niet onderhouden voor een specifieke vlucht. Zij worden onderhouden met het oog op een soepel verloop van het luchtverkeer in zijn geheel.

78. Ten slotte ben ik (evenals de Commissie) van mening dat de kwalificatie „buitengewone omstandigheid” in casu evenzeer wordt gerechtvaardigd door de doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, zoals die met de passagiersrechtenverordening wordt nagestreefd; om die reden zouden luchtvaartmaatschappijen er niet toe mogen worden gebracht af te zien van de als gevolg van een vreemd voorwerp vereiste maatregelen en voorrang te geven aan de handhaving en punctualiteit van hun vluchten boven de nagestreefde veiligheid van de passagiers.⁴²

³⁸ Zie punt 20 supra.

³⁹ Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁴⁰ Beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

⁴¹ BGH, *N/W*, 2014, 861; *VRR*, 2014, 100; *N/W-RR*, 2015, 111.

⁴² Zie arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 25).

79. Uit het bovenstaande volgt dat de betrokken gebeurtenis voldoet aan de invloedstoets en een gebeurtenis is waarop de luchtvaartmaatschappij feitelijk geen invloed kan uitoefenen.

3. Redelijke maatregelen om buitengewone omstandigheden te voorkomen

80. In zijn rechtspraak⁴³ heeft het Hof geoordeeld dat „aangezien niet alle buitengewone omstandigheden aanleiding geven tot vrijstelling, degene die zich op dergelijke omstandigheden wil beroepen bovendien moet 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. [...] [D]e vervoerder [dient] aan te tonen dat hij zelfs met inzet van alle beschikbare materiële, financiële 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” (cursivering van mij).

81. Het is juist dat de prejudiciële vraag niet expliciet betrekking heeft op de aanvullende voorwaarde van redelijke maatregelen en het vermijden/voorkomen van de buitengewone omstandigheid of omstandigheden.

82. Aangezien de verwijzende rechter de taak heeft te beoordelen of de luchtvaartmaatschappij in de omstandigheden van de onderhavige zaak kan worden geacht alle in die situatie passende maatregelen te hebben getroffen, ben ik echter van mening dat het nuttig is deze voorwaarde eveneens aan de orde te stellen, om de verwijzende rechter met het oog op de toepassing van het Unierecht in het aan hem voorgelegde geschil een bruikbaar antwoord te kunnen geven.⁴⁴

83. Het Hof heeft immers geoordeeld dat „[d]e omstandigheid dat een nationale rechterlijke instantie bij de formulering van een prejudiciële vraag formeel heeft verwezen naar bepaalde voorschriften van het Unierecht, [...] er niet aan in de weg [staat] dat het Hof deze rechterlijke instantie alle uitleggingsgegevens verschaft die nuttig kunnen zijn voor de beslechting van het voor haar aanhangige geding, ongeacht of de uitgelegde bepalingen in haar vragen worden vermeld. Het staat in dit verband aan het Hof om uit alle door de nationale rechter verschaft gegevens, met name uit de motivering van de verwijzingsbeslissing, de elementen van het Unierecht te putten die, gelet op het voorwerp van het geschil, uitlegging behoeven.”⁴⁵

84. Volgens vaste rechtspraak van het Hof is het concept redelijke maatregelen soepel en geïndividualiseerd⁴⁶ en mag „uitsluitend rekening [...] worden gehouden met de maatregelen waarvan de verplichting om deze te treffen daadwerkelijk op [de luchtvaartmaatschappij] kan rusten, *onder uitsluiting van de maatregelen die onder de verantwoordelijkheid van derden vallen, waaronder met name de bevoegde luchthavenexploitanten en luchtverkeersleiders*”.⁴⁷

85. De nationale rechter moet daarom „nagaan of de betrokken luchtvaartmaatschappij [...] met name uit technisch en administratief oogpunt daadwerkelijk in staat was om direct of indirect preventieve maatregelen te treffen om de risico's van [beschadiging van banden door vreemde voorwerpen op de start- en landingsbaan] te verkleinen of zelfs weg te nemen”.⁴⁸

43 Arrest van 12 mei 2011, Eglitis en Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punt 25).

44 Zie arrest van 28 juni 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, punt 57).

45 Arrest van 29 september 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, punt 43).

46 Arrest van 12 mei 2011, Eglitis en Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punt 30).

47 Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 43) (cursivering van mij).

48 Arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 44).

86. Uit bovenstaande overwegingen volgt dat artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening aldus moet worden uitgelegd dat de beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef binnen de reikwijdte valt van het begrip buitengewone omstandigheid in de zin van de betrokken bepaling.

87. Voorts wil ik erop wijzen dat niet elke vervanging van een vliegtuigband kan worden aangemerkt als buitengewone omstandigheid: het is van belang de beschadiging van de band in deze zaak te onderscheiden van schade die het gevolg is van normale slijtage, met als resultaat dat deze laatste geen buitengewone omstandigheid vormt.

V. Conclusie

88. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vraag van het Landgericht Köln te beantwoorden als volgt:

„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 moet aldus worden uitgelegd dat beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef onder het begrip buitengewone omstandigheid in de zin van die bepaling valt.”