CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
Y. BOT
van 28 juli 2016[1]

Zaak C-315/15

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

[verzoek van de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6, Tsjechië) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing — Luchtvervoer — Compensatie voor passagiers bij annulering of langdurige vertraging van vluchten — Reikwijdte — Bevrijding van de verplichting tot compensatie — Aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel — Begrip ‚gebeurtenis' volgens de rechtspraak van het Hof, en begrip ‚buitengewone omstandigheid' in de zin van verordening (EG) nr. 261/2004 — Begrip ‚redelijke maatregel' — Gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van luchtvaartmaatschappij"

1. Deze zaak biedt het Hof in essentie de gelegenheid om zich uit te spreken over de vraag of de aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel waardoor het vliegtuig een aankomstvertraging van meer dan drie uur heeft opgelopen, een „buitengewone omstandigheid" in de zin van verordening (EG) nr. 261/2004[2] oplevert die de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bevrijdt van haar verplichting om de passagiers voor die vertraging te compenseren.

2. In deze conclusie zal ik uiteenzetten waarom ik van mening ben dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel waardoor ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd een vertraging van meer dan drie uur is ontstaan, geen „bijzondere omstandigheid" in de zin van die bepaling is, zodat die de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet kan bevrijden van haar compensatieplicht.

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

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 (PB 2004, L 46, blz. 1).

I – **Toepasselijke bepalingen**

3. In overweging 14 van verordening nr. 261/2004 heet het:

„Evenals in het kader van het Verdrag van Montreal[3] dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabiliteit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert."

4. Artikel 5, lid 3, van die verordening luidt als volgt:

„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. Ingevolge artikel 7, lid 1, onder a), van deze verordening krijgen de passagiers compensatie ten belope van 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1500 km, wanneer naar dit artikel wordt verwezen.

6. Ten slotte bepaalt artikel 13 van verordening nr. 261/2004:

„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**

7. Op 10 augustus 2013 zijn Marcela Pešková en Jiří Peška met een door Travel Service a.s. (hierna: „verweerster in het hoofdgeding") uitgevoerde vlucht van Burgas (Bulgarije) naar Ostrava (Tsjechië) gevlogen.

8. De planning rond de vlucht was de volgende: Praag (Tsjechië) – Burgas – Brno (Tsjechië) – Burgas – Ostrava. Op het gedeelte Praag – Burgas is er een technisch probleem met een terugslagventiel geconstateerd, hetgeen noopte tot een reparatie van 1.45 uur. Volgens verweerster in het hoofdgeding heeft het vliegtuig tijdens de landing in Brno een vogel geraakt en is dit vliegtuig vervolgens gecontroleerd door een voor verweerster in het hoofdgeding werkzame technicus die vanuit Slaný

3 — Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, op 28 mei 1999 te Montreal gesloten, op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en in haar naam goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38).

(Tsjechië) is aangekomen. De Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6, Tsjechië) merkt daarbij op dat een ander bedrijf al een controle had verricht. De eigenaar van het toestel, Sunwing, had de autorisatie van dat bedrijf evenwel niet aanvaard. De technicus van verweerster in het hoofdgeding heeft het botspunt daarom opnieuw gecontroleerd, waarbij niets is aangetroffen.

9. Het technische defect aan het terugslagventiel en de vogelaanvaring hebben ertoe geleid dat de aankomst in Ostrava met 5.20 uur is vertraagd. Pešková en Peška hebben vervolgens met een op 26 november 2013 bij de verwijzende rechter ingediend verzoekschrift van verweerster in het hoofdgeding elk een bedrag van 250 EUR aan compensatie gevorderd op grond van artikel 7, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004.

10. Bij een arrest van 22 mei 2014 heeft de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6) hun vordering toegewezen op grond dat die twee gebeurtenissen de vertraging hadden veroorzaakt en niet konden worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheden" in de zin van artikel 5, lid 3, van die verordening. Volgens de verwijzende rechter is evident dat verweerster in het hoofdgeding het volledig in haar macht heeft hoe zij, als luchtvaartmaatschappij, op administratieve wijze technische problemen oplost die samenhangen met het operationeel maken van een vliegtuig na een vogelaanvaring. De verwijzende rechter heeft verder aangegeven dat verweerster in het hoofdgeding niet heeft aangetoond dat zij alles in haar vermogen heeft gedaan om ervoor te zorgen dat de vlucht niet zou worden vertraagd, maar enkel heeft gesteld dat „het nodig was" om na de vogelaanvaring te wachten tot de komst van een geautoriseerde technicus.

11. Op 2 juli 2014 heeft verweerster in het hoofdgeding tegen deze uitspraak hoger beroep ingesteld. De Městský soud v Praze (gerechtshof te Praag, Tsjechië) heeft dit hoger beroep bij beschikking van 17 juli 2014 verworpen op grond dat het hoger beroep niet-ontvankelijk was. Bij die uitspraak was namelijk beslist over twee afzonderlijke vorderingen die elk niet hoger waren dan 10 000 Tsjechische kronen [CZK (ongeveer 365 EUR)].

12. Verweerster in het hoofdgeding heeft derhalve bij de Ústavní soud (grondwettelijk hof, Tsjechië) beroep ingesteld tegen het op 22 mei 2014 door de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6) gewezen arrest. Bij uitspraak van 20 november 2014 heeft de Ústavní soud (grondwettelijk hof) het arrest van 22 mei 2014 vernietigd op grond dat deze uitspraak in strijd was met het fundamentele recht van verweerster in het hoofdgeding op een eerlijk proces en het fundamentele recht op een door de wet toegewezen rechter. De Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6), als rechter in laatste aanleg, was immers gehouden om op grond van artikel 267 VWEU een prejudiciële vraag voor te leggen aan het Hof. De Ústavní soud (grondwettelijk hof) heeft ook opgemerkt dat het Hof tot dusverre nog geen gedetailleerde uitlegging heeft gegeven aan verordening nr. 261/2004 op het punt van de aansprakelijkheid naar aanleiding van een vogelaanvaring in samenhang met gebeurtenissen van een andere – in dit geval van technische – aard. Voorts blijkt volgens deze rechter uit de rechtspraak van het Hof en uit deze verordening niet duidelijk of dergelijke omstandigheden kunnen worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheden" in de zin van artikel 5, lid 3, van die verordening.

13. In deze context heeft de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6) het Hof dan ook verzocht om een prejudiciële beslissing.

III – **Prejudiciële vragen**

14. Gezien de twijfels over de uitlegging van verordening nr. 261/2004 heeft de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 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 vliegtuig 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)]), of is dit een ‚buitengewone omstandigheid' in de zin van overweging 14 van verordening […] nr. 261/2004 […], of kan [die aanvaring] onder geen van deze begrippen worden geclassificeerd?

2) Indien de aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel een buitengewone omstandigheid in de zin van overweging 14 van […] verordening [nr. 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)]?

3) Indien een aanvaring tussen een vliegtuig 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)], kan deze dan ook worden aangemerkt als een gebeurtenis in de zin van overweging 14 van […] verordening [nr. 261/2004], 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 vliegtuig en een vogel die evenwel niet heeft geleid tot schade aan het vliegtuig, een ‚buitengewone omstandigheid' in de zin van overweging 14 van [die] verordening is?

4) Indien het geheel van technische en administratieve maatregelen die zijn getroffen na een aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel die evenwel niet heeft geleid tot schade aan het vliegtuig, een ‚buitengewone omstandigheid' in de zin van overweging 14 van […] verordening [nr. 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 vliegtuig 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 [nr. 261/2004] te betalen, wanneer de vertraging niet alleen is veroorzaakt door administratieve en technische maatregelen die zijn getroffen na een aanvaring tussen het vliegtuig en een vogel die niet heeft geleid tot schade aan het vliegtuig, maar in aanzienlijke mate ook door de reparatie van een technisch probleem dat losstaat van de aanvaring?"

IV – **Analyse**

A – *Opmerkingen vooraf*

15. Voor het onderzoek van de aan het Hof voorgelegde zaak, zie ik mij genoodzaakt om voor de duidelijkheid in te gaan op het volgende punt.

16. Het komt mij voor dat de rechtspraak van het Hof op het gebied van de compensatie voor passagiers bij vertragingen in het luchtvervoer een tweeledig karakter heeft: deze is nauwgezet en deze strekt ertoe passagiers te beschermen. Bij lezing van bepaalde uiteenzettingen in de bij het Hof ingediende schriftelijke opmerkingen, waarin in bepaalde gevallen wordt gesproken van „onhoudbare kosten" – al is het maar in relatie tot de vergoeding van eventuele schade –, ontkom ik er niet aan mijzelf de vraag te stellen of de kentering in de rechtspraak waarom partijen verzoeken – want dat is waar het mijns inziens om gaat – niet verband houdt met het feit dat de opvatting heerst dat de huidige rechtspraak de luchtvaartmaatschappijen met buitensporige financiële lasten confronteert.

17. Ik kan hiervoor begrip opbrengen, maar als dat de realiteit is, dan is de juiste oplossing voor deze mogelijk buitensporige gevolgen naar mijn mening een wetswijziging, en niet in een aanpassing van de rechtspraak. Een dergelijke aanpassing zou het Hof een rol toebedelen die mij niet bepaald de zijne lijkt, en verder het gevaar creëren de toch reeds duidelijk getrokken lijnen te vertroebelen. Deze lijnen heeft het Hof overigens met zijn gebruikelijke uitleggingsmethode getrokken, zich daarbij baserend op de door de Uniewetgever gekozen bewoordingen en uiteengezette bedoeling.

18. Door niet te willen inzien dat er tussen verschillende situaties toch werkelijk een analogie is, waarbij dan toevlucht moet worden genomen tot semantische onderscheidingen waarvan ik niet inzie welk juridisch beginsel daartoe zou nopen, komt men in feite terecht in een casuïstiek die hetzij tot gevolg heeft dat het Hof – hoogste rechterlijke instantie van de Unie – tot een feitenrechter wordt, hetzij ertoe leidt dat de oplossing wordt overgelaten aan de nationale rechter, met alle risico op onderlinge divergenties van dien. Ik zal in de loop van mijn betoog nog gelegenheid hebben hierop terug te komen.

19. Mij lijkt dat daarin een risico op onduidelijkheid en dus rechtsonzekerheid schuilt.

20. Mijns inziens zou het dus logisch zijn en in overeenstemming met het normale samenspel tussen de instellingen wat betreft hun onderscheiden bevoegdheden, om de oplossing te zoeken in het vaststellen van een wettelijke oplossing die een tekst moet corrigeren waarvan de aanvankelijke bewoordingen gevolgen hebben teweeggebracht die de Uniewetgever meent niet te moeten handhaven.

B – *Prejudiciële vragen*

21. Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel waardoor ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd een vertraging van meer dan drie uur is ontstaan, moet worden aangemerkt als een „bijzondere omstandigheid" in de zin van die bepaling, en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert dus bevrijdt van haar verplichting om luchtvaartpassagiers te compenseren.

22. Ik herinner eraan dat een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, ingevolge artikel 5, lid 3, van deze verordening geen compensatie als bedoeld in artikel 7 van die verordening hoeft te betalen indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.

23. Het Hof heeft verduidelijkt dat artikel 5, lid 3, restrictief moet worden uitgelegd omdat het gaat om een afwijking van het beginsel dat passagiers recht hebben op compensatie. [4]

4 — Arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 35 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

24. Verder kunnen omstandigheden waarin die problemen zich aandienen slechts als „buitengewoon” in de zin van dat artikel 5, lid 3, worden aangemerkt wanneer zij verband houden met een gebeurtenis die, evenals die welke in overweging 14 van verordening nr. 261/2004 zijn opgesomd, niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis. [5]

25. In dit verband blijkt uit de in deze zaak bij het Hof ingediende opmerkingen dat er een zekere onduidelijkheid bestaat over die twee voorwaarden. Zo stond er te lezen dat een gebeurtenis automatisch als „buitengewone omstandigheid” in de zin van verordening nr. 261/2004 zou moeten worden aangemerkt zodra deze niet voorzienbaar is en de luchtvaartmaatschappij daarop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

26. De door het Hof in bovenvermelde rechtspraak opgesomde voorwaarden zijn evenwel cumulatief. Een gebeurtenis vormt dan ook een buitengewone omstandigheid wanneer deze niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis.

27. Indien dus aan een van deze voorwaarden niet is voldaan, kan de gebeurtenis niet als „buitengewone omstandigheid” worden beschouwd. Dit nu is het geval bij een vogelaanvaring. De luchtvaartmaatschappij kan immers op deze aanvaring weliswaar geen daadwerkelijke invloed uitoefenen, maar van die aanvaring kan niet worden gezegd dat zij niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van die luchtvaartmaatschappij.

28. Het gevaar van dieren voor de luchtvaart is een bekend verschijnsel waaromtrent bij de betrokken spelers volstrekte duidelijkheid bestaat. Reeds bij de productie van het vliegtuig worden immers de onderdelen ervan die het kwetsbaarst zijn voor aanvaringen met vogels – te weten met name de motor en de voorruit van de cockpit – uitgebreid getest om het vliegtuig een luchtwaardigheidscertificaat te kunnen geven op basis waarvan het mag vliegen. [6] Zo gebruiken vliegtuigfabrikanten, om te testen of het vliegtuig bestand is tegen aanvaringen met vogels, dikwijls „chicken guns”, waarmee vogelkadavers worden afgeschoten met de snelheid die het vliegtuig heeft op de hoogte waarop het normaal gesproken met dergelijke vogels in aanraking komt, te weten bij het opstijgen en landen. De constructie van het vliegtuig dient dus opgewassen te zijn tegen de impact van vogels van verschillende grootte, een en ander afhankelijk van het type vliegtuig en motor. [7]

29. Niet alleen de vliegtuigfabrikanten houden rekening met het gevaar van dieren. Op de meeste luchthavens worden namelijk diverse middelen gebruikt om de vogels en andere dieren in de nabijheid van de landingsbanen te verjagen, zoals het afschieten van vuurpijlen, laserkanonnen of nabootsingen van waarschuwingssignalen. Evenzo kunnen specifieke maatregelen worden genomen om de aantrekkelijkheid van zones rondom een luchthaven te verminderen, zoals het droogleggen van vijvers of het verbieden van voor vogels te aantrekkelijke gewassen. [8]

30. Verder is bekend dat vogelaanvaringen in bepaalde perioden meer voorkomen dan in andere, waarbij de gevaarlijkste seizoenen de perioden zijn van de vogeltrek en de eerste vlucht van niet aan vliegtuigen gewende jonge vogels, en de gevaarlijkste momenten van de dag de zonsop- en -ondergang. [9]

5 — Zie arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 36 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

6 — Zie besluit nr. 2003/9/RM van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) van 24 oktober 2003, op het volgende internetadres: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf

7 — Zie blz. 60 en volgende van dat besluit.

8 — Zie de mededeling met technische informatie van het algemeen bestuur van de burgerluchtvaart van maart 2007 op het volgende internetadres: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf

9 — Idem.

31. Aanvaringen tussen een vliegtuig en een of meer vogels zijn dus een gebruikelijk verschijnsel dat bekend is bij de verschillende in het luchtvervoer actieve marktpartijen. Volgens een Amerikaanse studie uit 2011 over het gevaar van dieren zijn sinds de invoering in 1990 van een database van de Federal Aviation Administration (FAA) 99 411 aanvaringen tussen een vliegtuig en een dier gemeld. In de overweldigende meerderheid van de gevallen – te weten 97,4 % – ging het om een aanvaring met een vogel. [10] In Frankrijk worden jaarlijks ongeveer 700 aanvaringen tussen een vliegtuig en een vogel geregistreerd. [11]

32. De piloten zelf spelen een belangrijke rol in het omgaan met het gevaar van dieren, en wel vóór, tijdens en na de vlucht. Vóór de vlucht nemen piloten namelijk onder meer kennis van de beschikbare gegevens over de aan- of afwezigheid van vogels op of rondom de luchthaven van vertrek en aankomst in de vorm van berichten die worden gepubliceerd door overheidsinstanties die toezicht houden op de luchtvaart. [12] Indien er een risico aanwezig is, dan kunnen de piloten verzoeken om een interventie waarbij de vogels worden weggejaagd. Tijdens het taxiën moeten de piloten de landingsbaan verder nauwgezet in de gaten houden om de geringste aanwezigheid van vogels te kunnen opmerken en eventueel te melden. Ten slotte dient van elke vogelaanvaring een rapport te worden opgemaakt. [13]

33. Geconstateerd dient dus te worden dat een vogelaanvaring geenszins een gebeurtenis „buiten het gewone om” [14] is, integendeel. De frequentie van dit soort aanvaringen en het feit dat daarmee bij het ontwerp van vliegtuigen, de exploitatie van luchthavens en tijdens de verschillende vluchtfasen rekening wordt gehouden, toont naar mijn opvatting genoegzaam aan dat een dergelijke gebeurtenis alleszins inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van luchtvaartmaatschappij. Een andersluidende redenering zou met zich brengen dat een volkomen normale gebeurtenis juridisch als „buitengewoon” wordt aangemerkt.

34. Het risico is zeker, het is bekend, er wordt rekening mee gehouden en het bestaat zodra het vliegtuig opstijgt of landt, dat wil zeggen dat dit risico onlosmakelijk is verbonden met de luchtvaart zelf. Overigens is mijns inziens duidelijk dat niemand dit kenmerk serieus betwist.

35. Het doel dat in werkelijkheid wordt beoogd is om de lasten die ontstaan wanneer dat risico werkelijkheid wordt, te verschuiven naar de passagier.

36. Om dit resultaat te bereiken is het noodzakelijk dat het Hof terugkomt van zijn rechtspraak in het arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), zoals ik in mijn opmerkingen vooraf al benadrukte. Evenwel bestaat er tussen beide onderzochte situaties mijns inziens een niet te ontkennen analogie, ook al bestrijden partijen dit.

37. Ik zie namelijk geen enkele reden om een andere redenering te volgen dan de door het Hof in dat arrest gevolgde. Het Hof heeft daarin aangegeven dat een storing die wordt veroorzaakt door een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig, inderdaad een onverwachte gebeurtenis vormt. Het Hof heeft daar evenwel aan toegevoegd dat een dergelijke storing wezenlijk verbonden blijft met het zeer complexe systeem voor de werking van het toestel, dat door de luchtvaartmaatschappij onder, met name meteorologisch, vaak moeilijke en zelfs extreme omstandigheden wordt gebruikt, waarbij overigens geldt dat geen enkel onderdeel van een

10 — Zie de samenvatting van het Airport Cooperative Research Program (ACRP), getiteld „Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports”, beschikbaar op het volgende internetadres: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf

11 — Zie de statistieken van de technische dienst van de burgerluchtvaart op het volgende internetadres: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php

12 — Deze berichten heten Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Zie het volgende internetadres: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php

14 — Zie arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punt 29).

luchtvaartuig onverslijtbaar is.[15] Het Hof heeft op basis daarvan geoordeeld dat die onverwachte gebeurtenis in het kader van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij, omdat die luchtvaartmaatschappij gewoonlijk met dit soort onverwachte technische problemen wordt geconfronteerd.[16]

38. Ter terechtzitting is naar voren gebracht dat een gebeurtenis zoals een voortijdig defect van sommige onderdelen van het vliegtuig en een gebeurtenis zoals een vogelaanvaring niet vergelijkbaar zijn aangezien de eerste gebeurtenis een endogene oorzaak en de tweede gebeurtenis een exogene oorzaak is, of, eenvoudiger gezegd, de ene oorzaak zich binnen het vliegtuig bevindt en de andere daarbuiten. Ik vraag me evenwel af op welke juridische basis enkel uit dit gegeven dermate haaks op elkaar staande gevolgen kunnen worden afgeleid die in zo grote mate afbreuk doen aan de consumentenbescherming.

39. Dit betoog, waarin de toepassing van een juridisch uitgangspunt afhankelijk wordt gesteld van de vraag of het risico zich binnen of buiten de constructie van het vliegtuig bevindt, verandert niets aan de juridische aard van de gebeurtenis. Ongeacht of dit risico zich nu binnen of buiten de cabine bevindt, uit de rechtspraak van het Hof volgt dat het enige bruikbare kenmerk is of die gebeurtenis al dan niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, hetgeen ik meen te hebben aangetoond.

40. Anders gezegd zou aanvaarding van het door partijen voorgestelde criterium neerkomen op een kentering in vaste rechtspraak doordat voor een juridisch criterium een louter feitelijk criterium in de plaats komt. Of het zich nu binnen of buiten het vliegtuig bevindt, het risico blijft inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij.

41. Ik zie terdege het – door partijen overigens in wezen niet betwiste – voordeel dat daaruit voor de luchtvaartmaatschappijen zou voortvloeien, alsmede het gelijktijdige nadeel dat voor de consumenten zou ontstaan. Om die reden komt het mij voor dat het enkel aan de Uniewetgever is om in het kader van een wetswijziging zo nodig de verschillende belangen economisch af te wegen.

42. Evenzo is ter terechtzitting gewezen op gevallen van vertragingen die worden veroorzaakt door extreme weersomstandigheden die in dat geval met recht als „buitengewone omstandigheden” zouden kunnen worden aangemerkt. Het lijkt mij echter zwaar overdreven om een vogelaanvaring tijdens het opstijgen of landen gelijk te stellen aan een gebeurtenis als de ter terechtzitting genoemde.

43. Dit zou enkel anders zijn indien de zwerm vogels die komt aanvliegen, zo groot is dat een vliegtuig daardoor tijdelijk niet kan opstijgen of moet landen op een uitwijkluchthaven. Enkel deze situatie lijkt mij in dat geval op basis van een redenering naar analogie vergelijkbaar met de situatie van uitzonderlijke weersomstandigheden.

44. Bijgevolg ben ik van mening dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel waardoor ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd een vertraging van meer dan drie uur is ontstaan, geen „bijzondere omstandigheid” in de zin van die bepaling is, zodat die de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet kan bevrijden van haar compensatieplicht.

45. Ik merk daarbij nog op dat de luchtvaartmaatschappij in gevallen waarin zij een dergelijke compensatie betaalt, krachtens artikel 13 van die verordening volgens het geldende nationale recht compensatie mag verlangen van eenieder, inclusief derden. Deze schadevergoeding kan de financiële lasten die de luchtvaartmaatschappij als gevolg van haar uit deze verordening voortvloeiende

15 — Arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 41).

16 — Arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 42).

verplichtingen draagt, dus gedeeltelijk of zelfs geheel compenseren.[17] Bijgevolg zou de luchtvaartmaatschappij een vordering tot schadevergoeding kunnen instellen, indien zij van opvatting zou zijn dat het de verantwoordelijkheid van de exploitant van de luchthaven is om de nodige maatregelen te nemen om de vogels te verjagen maar dit niet is gebeurd.

46. Gelet op het antwoord op de eerste vraag, hoeven de tweede tot en met de vierde vraag mijns inziens niet te worden beantwoord.

47. Met zijn vijfde vraag wenst de verwijzende rechter in werkelijkheid te vernemen hoe de beide gebeurtenissen die een aankomstvertraging van 5.20 uur hebben veroorzaakt, dienen te worden begrepen met het oog op het recht op compensatie dat de luchtvaartpassagiers op de vertraagde vlucht ingevolge verordening nr. 261/2004 toekomt.

48. Uit de feiten in het hoofdgeding, zoals uiteengezet door de verwijzende rechter, blijkt dat de door het technische gebrek veroorzaakte vertraging 1.45 uur bedraagt. Na een vogelaanvaring is de totale vertraging als gevolg van deze twee gebeurtenissen opgelopen tot 5.20 uur. Die aanvaring heeft dus geleid tot een vertraging van 3.35 uur. Aangezien uit voorgaand onderzoek volgt dat de vogelaanvaring geen „buitengewone omstandigheid” in de zin van verordening nr. 261/2004 oplevert, volstaat de enkele vertraging die door de vogelaanvaring is veroorzaakt om de luchtvaartpassagiers op de betrokken vlucht recht te geven op compensatie. Het is naar mijn opvatting dus niet nodig om de vijfde vraag te onderzoeken.

V – **Conclusie**

49. Gelet op een en ander geef ik het Hof in overweging om de vraag van de Obvodní soud pro Prahu 6 (districtsrechtbank van Praag 6, Tsjechië) als volgt te beantwoorden:

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, moet aldus worden uitgelegd dat een aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel waardoor ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd een vertraging van meer dan drie uur is ontstaan, geen „bijzondere omstandigheid” in de zin van die bepaling is, zodat die de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet kan bevrijden van haar compensatieplicht.

17 — Zie arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 46 en aldaar aangehaalde rechtspraak).