



Datum van inontvangstneming : 21/11/2018

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-643/18 – 1

Zaak C-643/18

### Verzoek om een prejudiciële beslissing

**Datum van indiening:**

15 oktober 2018

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Korneuburg

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

27 september 2018

**Verzoekende partij:**

MF

**Verwerende partij:**

British Airways Plc

---

REPUBLIEK OOSTENRIJK  
**Landesgericht Korneuburg**

[OMISSIS]

Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) heeft [OMISSIS] als appelrechter in de rechtszaak van verzoekster **MF**, [OMISSIS] Wenen, [OMISSIS] tegen verweerster **British Airways Plc**, [OMISSIS] Harmondsworth, [OMISSIS] betreffende een vordering ten belope van **600 EUR**, vermeerderd met rente en proceskosten, naar aanleiding van het door verweerster ingestelde beroep tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 17 mei 2018, [OMISSIS] de volgende

### **beslissing**

gegeven:

[1] Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

**[a] Moet 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 aldus worden uitgelegd dat de [Or. 2] luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zich ook kan beroepen op buitengewone omstandigheden die zich niet hebben voorgedaan tijdens de door de luchtreiziger geboekte vlucht, maar wel op dezelfde dag tijdens een – niet onmiddellijk – daaraan voorafgaande vlucht met het vliegtuig dat in het kader van een rotatievlucht moest worden ingezet voor de vlucht die door de luchtreiziger was geboekt?**

**[b] Moet 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 aldus worden uitgelegd dat „alle redelijke maatregelen” die de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in geval van buitengewone omstandigheden moet hebben getroffen om een verplichting tot betaling van compensatie krachtens artikel 7 van die verordening af te wenden, alleen op de voorkoming van de „buitengewone omstandigheden” [in casu de toewijzing van nieuwe (latere) „air-traffic-control-slots” door de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol)] gericht moeten zijn; of dient de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bovendien ook redelijke maatregelen te treffen om de annulering of de grote vertraging zelf te voorkomen?**

**[c] Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, inderdaad redelijke maatregelen moet treffen om een grote vertraging zelf te voorkomen, moet 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) [Or. 3] nr. 295/91 dan aldus worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij, ter afwending van een verplichting tot betaling van compensatie krachtens artikel 7 van die verordening, bij een vervoer van passagiers op een uit twee (of meer) vluchten bestaande luchtverbinding ermee kan volstaan redelijke maatregelen te treffen om te voorkomen dat de door haar uit te voeren vlucht die vertraging dreigt op te lopen, daadwerkelijk vertraging oploopt; of moet zij bovendien redelijke maatregelen treffen om te voorkomen dat de individuele passagier met grote**

**vertraging op de eindbestemming aankomt (bijvoorbeeld door na te gaan of een omboeking op een andere vlucht mogelijk is)?**

[OMISSIS] [Schorsing van de procedure]

**Motivering**

**II Hoofding:**

[a] De hiernavolgende **feiten** staan buiten kijf of zijn op grond van nationale beperkingen van rechtsmiddelen [OMISSIS] door de rechter in eerste aanleg onherroepelijk vastgesteld:

Verzoekster beschikte over een bevestigde boeking voor de volgende vluchten op de navolgende geplande vluchttijden (*alle aanduidingen in plaatselijke tijd*):

- vlucht BA 701 van Wenen (VIE) naar Londen-Heathrow (LHR), 22 december 2016, 14.35 uur – 22 december 2016, 16.05 uur;
- vlucht CX 250 van Londen-Heathrow (LHR) naar Hongkong (HKG), 22 december 2016, 18.00 uur – 23 december 2016, 13.50 uur;
- CX 117 van Hongkong (HKG) naar Auckland [OMISSIS] (AKL), 23 december 2016, 15.45 uur – 24 december 2016, 07.35 uur. **[Or. 4]**

Volgens de berekening op basis van de grootcirkelmethode bedraagt de vluchtroute VIE – AKL meer dan 3 500 km.

Verweerster, die vlucht BA 701 moest uitvoeren, had daarvoor oorspronkelijk het vliegtuig („vliegtuig A”) willen inzetten waarmee eerder op dezelfde dag de vluchten

- BA 699 van Wenen (VIE) naar Londen-Heathrow (LHR), 22 december 2016, 07.55 uur – 22 december 2016, 09.30 uur; en
- BA 700 van Londen-Heathrow (LHR) naar Wenen (VIE), 22 december 2016, 10.25 uur – 22 december 2016, 13.35 uur

zouden worden uitgevoerd.

De „*turnaroundtijd*” (omdraaitijd) voor het ingezette vliegtuig (Airbus A320) bedraagt minstens 50 minuten, zowel op de luchthaven LHR als op de luchthaven VIE. Voor de berekening van de geplande vertrek- en aankomsttijden („*Off-Block*” en „*On-Block*”) hanteert verweerster evenwel een tijds marge, aangezien deze tijden meestal met 10 minuten kunnen worden onderschreden.

Op 21 december 2016 was verweerster op de hoogte van de weersvoorspelling voor 22 december 2016, volgens welke in LHR vanaf de ochtenduren tot ongeveer 's middags een dichte aanvriezende mist met een zichtbaarheid van 200 tot 300 voet werd verwacht. In LHR is het regelmatig mistig, wat gepaard gaat met een beperking van het aantal vliegbewegingen door de luchtverkeersleiding en bijgevolg een daling van de *flow rate*. De luchtverkeersleiding had de dag voordien echter nog geen beperkingen voor 22 december 2016 opgelegd.

Op 22 december 2016 was in LHR inderdaad sprake van dichte aanvriezende mist. In de ochtend van 22 december 2016 werd bijgevolg aangekondigd dat de *flow rate* van 06.00 uur tot en met 11.00 uur tot 26/45 zou worden beperkt. Vanaf 11.00 uur zou de *flow rate* opnieuw naar 30/45 worden opgetrokken (bij dichte mist is een *Low Visibility Procedure* van toepassing, aangezien de piloten alleen op instrumenten kunnen navigeren en er bijgevolg een grotere afstand tussen [Or. 5] de vliegtuigen moet worden gerespecteerd).

De *flow rate* werd daadwerkelijk teruggeschroefd, naar 26/45 van 06.00 uur tot 08.00 uur, en naar 32/45 van 08.00 uur tot 09.00 uur. Omdat de weersomstandigheden sneller dan verwacht veranderden, besloot de luchtverkeersleiding om vanaf 09.00 uur geen beperkingen meer op te leggen en hadden in principe opnieuw 45/45 landingen kunnen plaatvinden. In werkelijkheid werden echter van 09.00 uur tot 10.00 uur slechts 30/45 landingen, van 10.00 uur tot 11.00 uur slechts 34/45 landingen en van 11.00 uur tot 12.00 uur slechts 41/45 landingen uitgevoerd. Pas vanaf 12.00 uur draaide de luchthaven opnieuw op volledige capaciteit. Het geringere aantal landingen was toe te schrijven aan het feit dat de vliegtuigen pas na de opheffing van de beperking van de *flow rate* met nieuw toegewezen slots de landing op de luchthaven LHR mochten inzetten.

Wegens deze beperkingen op de luchthaven LHR kon vlucht BA 699 (VIE – LHR met „vliegtuig A”) niet volgens schema worden uitgevoerd maar pas tussen 10:48 uur en 12:00 uur, of met een aankomstvertraging van tweeënhalf uur.

Daarom besloot verweerster om in plaats van dit vliegtuig, dat aansluitend immers ook de vluchten BA 700 en BA 701 moest uitvoeren, een uit Barcelona (BCN) afkomstig toestel („vliegtuig B”) dat al om 11:12 uur (of 48 minuten vóór vlucht BA 699) op LHR was geland, voor de vluchten BA 700 en BA 701 in te zetten, met als resultaat dat vlucht BA 700 (LHR – VIE) tussen 11.59 uur en 15.20 uur en vlucht BA 701 (VIE – LHR) tussen 16.09 uur en 17:30 uur werd uitgevoerd.

Aangezien verweerster ervan uitging dat verzoekster wegens de vertraging van (de intussen door „vliegtuig B” uitgevoerde) vlucht BA 700 en bijgevolg ook van vlucht BA 701 haar aansluitende vlucht van LHR naar HKG naar alle verwachting niet meer zou halen (en inderdaad ook niet meer [Or. 6] zou hebben gehaald), werd verzoekster om 13.30 uur op een andere luchtverbinding omgeboekt waardoor zij haar eindbestemming AKL op 24 december 2016 om 13.45 uur, dus met een aankomstvertraging van zes uur en tien minuten, bereikte.

**[b] Verzoekster** vordert toewijzing van een compensatie ten belope van 600 EUR, vermeerderd met rente, overeenkomstig artikel 7, lid 1, 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 (hierna: „passagiersrechtenverordening”). Zij betoogt in wezen dat mist in LHR geen buitengewone omstandigheid vormt, vooral omdat deze omstandigheid er veelvuldig voorkomt, zodat verweerster haar vluchtschema zodanig moet organiseren dat het niet alleen bij mooi weer kan worden nageleefd. Ook de (met „vliegtuig B” uitgevoerde) voorgaande vlucht BA 477 was niet om 07.55 uur maar pas om 09.57 uur in BCN opgestegen, zodat reeds op dat tijdstip vaststond dat verzoekster wegens deze vertraging haar aansluitende vlucht in Londen niet zou kunnen halen. Verweerster heeft hoegenaamd geen maatregelen getroffen om al vanaf 10.00 uur in een eventuele omboeking van verzoekster te voorzien. In ieder geval zijn niet alle redelijke maatregelen getroffen om de vertraging/annulering van de litigieuze vlucht te voorkomen. Een beperking van het aantal slots wegens mist is hoe dan ook niet uitzonderlijk, maar behoort veeleer tot de normale uitoefening van verweersters activiteit, temeer daar juist tijdens de herfst en winter – en inzonderheid in Noord- en Midden-Europa – vrijwel dagelijks op de een of andere luchthaven sprake is van mist en slotbeperkingen. Weersverschijnselen kunnen bijgevolg alleen als buitengewoon worden aangemerkt wanneer zij niet **[Or. 7]** herhaaldelijk en vrijwel dagelijks in het luchtverkeer kunnen plaatsvinden.

**[c] Verweerster** heeft verzocht om afwijzing van de vordering en daartoe in wezen aangevoerd dat wegens de beperking van de *flow rate* alle vluchten *slots* kregen toegewezen die met zeer ernstige vertragingen op de geplande vluchttijden gepaard gingen. Ook andere luchtvaartmaatschappijen waren hierdoor in even hoge mate getroffen. Verweerster heeft 14 vluchten moeten annuleren. In Londen zorgt mist hooguit enkele dagen per jaar voor problemen in het luchtverkeer, met inzonderheid tot gevolg dat de *flow rate* aan beperkingen wordt onderworpen. Mist noch *flow rates* zijn beheersbaar. Wegens de massale vertragingen hadden ook de door verweerster bij de vaststelling van de overstaptijd ingecalculeerde tijds marges niets veranderd aan het feit dat verzoekster haar aansluitende vlucht niet zou halen. Daarom werd verzoekster rechtstreeks vanuit Wenen op de snelst mogelijke vlucht naar haar eindbestemming omgeboekt. Een snellere vlucht was niet beschikbaar. Ook de vertraging van vlucht BA 701 en van beide voorgaande vluchten was uitsluitend te wijten aan deze omstandigheden. Het inzetten van een chartervliegtuig („*wet-lease*”) zou de situatie niet hebben verbeterd, omdat een dergelijk toestel eerst had moeten worden geboekt en had moeten aanvliegen. Voorts staat de Britse luchtverkeersleiding het inzetten van een dergelijk toestel pas toe nadat het is geslaagd voor een veiligheidscontrole, die minstens 24 uur duurt. Het inzetten van een toestel dat afkomstig was van een andere luchthaven, behoorde evenmin tot de mogelijkheden, omdat deze toestellen aan een eigen

dienstregeling waren gebonden. Bovendien zou verzoekster ook in dit geval haar aansluitende vlucht niet hebben gehaald. In LHR waren alle vervangende vliegtuigen reeds ingezet. Elk vliegtuig bevond zich in het luchtruim of wachtte op een van de luchthavens om de volgende vlucht uit te voeren. **[Or. 8]**

**[d]** De **rechter in eerste aanleg** heeft de vordering in volle omvang toegewezen. De enige oorzaak van de vertraging van de litigieuze vlucht BA 701 was dat het vliegtuig dat daarvoor zou worden ingezet, zich in rotatie bevond, waardoor de vertraging van de eerste vlucht, die was toe te schrijven aan mist en door de luchtverkeersleiding opgelegde beperkingen, de vertraging van de daaropvolgende vluchten had veroorzaakt. Er is sprake van een zakelijke beslissing van de luchtvaartmaatschappij wanneer zij een vliegtuig in rotatie inzet en vlucht BA 701 pas met ernstige vertraging kan worden uitgevoerd omdat de vlucht die voorafgaat aan de voorgaande vlucht, vertraging heeft opgelopen ten gevolge van beperkingen die zijn opgelegd door de luchtverkeersleiding. Hoewel verweerster in vele gevallen een „tijds marge” van tien minuten incalculeert in verband met de vermelde vluchttijden die zij als de geplande aankomst- en vertrektijden aangeeft, moet in het luchtverkeer regelmatig rekening worden gehouden met vliegbepalingen wegens weersomstandigheden, zodat de vertraging van de vlucht die voorafgaat aan de voorgaande vlucht, niet te wijten is aan buitengewone omstandigheden die verweerster van compensatiebetaling zouden vrijstellen. Hieraan wordt evenmin afgedaan door het feit dat bij de *turnaroundtijd* vijf of tien minuten langer dan de minimale *turnaroundtijd* worden gepland, omdat deze tijds marges te gering zijn. Aangezien het een economische beslissing van de luchtvaartmaatschappij is om een vliegtuig in rotatie in te zetten, behoort zij daarvan ook het risico te dragen. Ruim vóór het tijdstip waarop de litigieuze vlucht volgens schema had moeten worden uitgevoerd, was hoe dan ook geen sprake meer van slechte weersomstandigheden (mist) of van beperkingen die waren opgelegd door de luchtverkeersleiding, zodat zich ook geen buitengewone omstandigheid voordeed waardoor verweerster overeenkomstig artikel 5, lid [3], van de passagiersrechtenverordening zou worden ontslagen van de verplichting tot compensatiebetaling. **[Or. 9]**

**[e]** Hiertegen richt zich verweersters **hoger beroep**. Volgens overweging 15 van de passagiersrechtenverordening moet ervan worden uitgegaan dat sprake is 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.” In overweging 15 wordt zelfs uitdrukkelijk verwezen naar een vertraging van een nacht, die nog steeds aan buitengewone omstandigheden te wijten kan zijn. Dit moet bijgevolg a fortiori gelden wanneer de vertraging van vlucht BA 701 „slechts” 85 minuten heeft bedragen.

Bij een juiste juridische beoordeling moet het bestaan van uitzonderlijke omstandigheden worden bevestigd. Volgens de heersende opvatting moet van

uitzonderlijke omstandigheden worden uitgegaan wanneer de luchtverkeersleiding het aantal vliegbewegingen beperkt wegens weersomstandigheden. Het zou overigens van totale wereldvreemdheid getuigen om aan te nemen dat onmiddellijk na het verdwijnen van de buitengewone omstandigheden een „normaal” luchtverkeer mogelijk is. De beperking van de *flow rate* op het aankomsttijdstip van de vlucht die voorafgaat aan de voorgaande vlucht, had uiteraard gevolgen voor de daaropvolgende vluchten, omdat deze toestellen nog toestemming moesten krijgen om op te stijgen voor de terugvlucht naar LHR. Het doet bijgevolg niet ter zake of de weersomstandigheden intussen waren verbeterd, omdat de effecten van het weer en van de instructies van de luchtverkeersleiding nog altijd doorwerkten. Derhalve moest alleen worden nagegaan of verweerster alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de vertraging van vlucht BA 701 te voorkomen. Zowel in de vluchttijden als in de *turnaroundtijden* zijn tijds marges (5 respectievelijk 10 minuten) ingebouwd. Bovendien heeft [Or. 10] verweerster beslist om in plaats van het oorspronkelijk geplande vliegtuig een vroeger ter beschikking staand toestel in te zetten teneinde de duur van de vertraging te beperken. Zij heeft dan ook alle redelijke en haar ter beschikking staande maatregelen getroffen om de vertraging naar beste vermogen te beperken. Ook en in het bijzonder heeft zij door de omboeking naar een andere luchtvaartmaatschappij ervoor gezorgd dat de vertraging op de eindbestemming zo gering mogelijk is gebleven. Mocht de opvatting van de rechter in eerste aanleg worden onderschreven, hetgeen impliceert dat wordt aangenomen dat er na de opheffing van de beperkingen geen sprake meer is van buitengewone omstandigheden of dat het inzetten van een vliegtuig in rotatie hoe dan ook aan de luchtvaartmaatschappij te wijten is, zou de burgerluchtvaart tot stilstand komen. Luchtvaartactiviteiten zouden dan alleen nog mogelijk zijn door elk vliegtuig slechts eenmaal per dag in te zetten. Dat zoiets economisch noch in alle andere opzichten redelijk is, ligt alleen al naar algemene ervaringsregels voor de hand.

[f] In haar in hoger beroep ingediende memorie van antwoord concludeert verzoekster tot verwerping van het hoger beroep en sluit zij zich inhoudelijk in wezen aan bij de uiteenzettingen van de rechter in eerste aanleg.

### **III Prejudiciële vragen:**

[Vraag a] In het verlengde van zijn bestaande rechtspraak [OMISSIS] gaat de appelrechter ervan uit dat de beperking door de luchtverkeersleiding van het gebruikelijke aantal vliegbewegingen op een luchthaven bij normaal bedrijf een maatregel is waarop luchtvaartmaatschappijen geen invloed kunnen uitoefenen, en bijgevolg in de regel een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening vormt.

In zijn arrest van 19 november 2009 in de gevoegde zaken ██████████ e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:416, punt 69) heeft het Hof van Justitie



**[Or. 11]** van de Europese Unie (hierna: „Hof”) voor het eerst geoordeeld dat de artikelen 5, 6 en 7 van de passagiersrechtenverordening aldus moeten worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op schadevergoeding met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld en aldus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraging van de vlucht drie of meer uur tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken; dat een dergelijke vertraging de passagiers evenwel geen recht op compensatie verleent indien de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

Voor zover kan worden nagegaan [OMISSIS], is geen uniforme rechtspraak van nationale rechterlijke instanties voorhanden over de vraag of de buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening die luchtvaartmaatschappijen ontslaan van de verplichting tot betaling van een compensatie in de zin van artikel 7, lid 1, van die verordening, rechtstreeks betrekking moeten hebben op de vlucht zelf die een recht op compensatie kan doen ontstaan, dan wel of het volstaat dat de uitzonderlijke omstandigheden alleen rechtstreeks betrekking hadden op voorafgaande vluchten die met hetzelfde, in rotatie ingezette vliegtuig werden uitgevoerd (of moesten worden uitgevoerd).

In zijn arrest van 4 mei 2017, ██████████ (C-315/15, EU:C:2017:342), lijkt het Hof stilzwijgend aan te nemen dat deze vraag bevestigend moet worden beantwoord, maar het heeft daarover geen expliciet standpunt ingenomen. Dat deze vraag een antwoord behoeft, blijkt alleen al uit het feit dat **[Or. 12]** reeds in de zaken C-347/13, C-575/13 en C-257/16 vergelijkbare vragen aan het Hof zijn voorgelegd, waarop echter geen antwoord is gegeven, omdat de betrokken hoofdgedingen op een andere wijze werden beslecht.

**[Vraag b]** Voor het geval dat vraag [a] bevestigend zou worden beantwoord, moet de appelrechter voorts nagaan of verweerster ook „alle redelijke maatregelen” heeft getroffen.

In het arrest van 26 februari 2013, ██████████ (C-11/11, EU:C:2013:106), heeft het Hof geoordeeld dat artikel 7 van de passagiersrechtenverordening aldus moet worden uitgelegd dat op grond van dit artikel compensatie is verschuldigd aan de passagier van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen die bij vertrek een vertraging heeft opgelopen die de in artikel 6 van die verordening neergelegde drempels niet overschrijdt, maar de eindbestemming ervan heeft bereikt met een vertraging van drie uur of meer ten opzichte van de geplande aankomsttijd, aangezien deze compensatie niet afhankelijk is van het bestaan van een vertraging bij het vertrek en dus evenmin van de vraag of de voorwaarden van voornoemd artikel 6 van die verordening vervuld zijn.

Ondanks de – gelet op de bewoordingen van de arresten van 19 november 2009, [REDACTED] e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:416), en 22 december 2008, [REDACTED] (C-549/07, EU:C:2008:771) – voor de hand liggende uitlegging dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, enkel alle redelijke maatregelen ter voorkoming van de aan de annulering of de grote vertraging ten grondslag liggende buitengewone omstandigheid, evenwel niet ter voorkoming van de annulering of de grote vertraging zelf dient te treffen, wordt deze zienswijze niet door alle nationale rechterlijke instanties – ten dele onder verwijzing naar het door de Uniewetgever beoogde hoge niveau van bescherming – gedeeld. Zo heeft bijvoorbeeld het Oostenrijkse Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) in [een] beslissing [...] de luchtvaartmaatschappij die een uiteindelijk geannuleerde vlucht [Or. 13] diende uit te voeren, veroordeeld tot betaling van compensatie op grond van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening, omdat deze maatschappij in de procedure niet heeft weten duidelijk te maken alle redelijke maatregelen ter voorkoming van de annulering van de vlucht (bijvoorbeeld door omboeking op een daadwerkelijk uitgevoerde vlucht) te hebben getroffen, en niet enkel redelijke maatregelen ter voorkoming van het buiten gebruik zijn van start- en landingsbanen door winterse weersomstandigheden, dat hooguit een buitengewone omstandigheid vormt.

Bijgevolg kan niet worden uitgegaan van een acte clair.

Deze vraag is reeds in zaak C-658/13 ([REDACTED]) aan het Hof voorgelegd, maar na intrekking van het verzoek om een prejudiciële beslissing door het Landgericht Hannover is de doorhaling van de zaak gelast.

[Vraag c] De twee genoemde arresten van het Hof die de werkingssfeer van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening uitbreiden, leiden tot bepaalde problemen bij de uitlegging van het enkel op de annulering toegespitste artikel 5, lid 3, van deze verordening. Volgens artikel 2, onder l), van de passagiersrechtenverordening moet onder „annulering” worden verstaan het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste n plaats was geboekt. Bijgevolg dient de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in geval van een annulering, om het ontstaan van een recht op compensatie in de zin van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening te vermijden – bij overeenkomstige beantwoording van vraag [a] – enkel aan te tonen dat zij redelijke maatregelen ter voorkoming van de annulering van de vlucht heeft getroffen. Past men evenwel de in het arrest [REDACTED] e.a. en het arrest [REDACTED] geformuleerde beginselen toe, dan zou dit tot gevolg hebben dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, met betrekking tot iedere individuele passagier en [Or. 14] diens geplande eindbestemming individueel „redelijke maatregelen” moet onderzoeken, hetgeen in de praktijk met aanzienlijke moeilijkheden gepaard zou gaan.

[OMISSIS]