



Datum van : 13/10/2015
inontvangstneming

Zaak C-315/15

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

26 juni 2015

Verwijzende rechter:

Obvodní soud pro Prahu 6 (Tsjechië)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

28 april 2015

Verzoekende partijen:

Marcela Pešková

Jiří Peška

Verwerende partij:

Travel Service a.s.

Rechtsgrondslag:

Artikel 267 VWEU

BESCHIKKING

De Obvodní soud pro Prahu 6 (kantonrechtbank van Praag 6) heeft [OMISSIS] in het geding tussen, [OMISSIS] enerzijds, Marcela Pešková en Jiří Peška, verzoekers, [OMISSIS] en, anderzijds, Travel Service a.s., verweerster, [OMISSIS] over betaling van een bedrag van 500 EUR, beslist

als volgt:

- I. De Obvodní soud pro Prahu 6 legt het Hof van Justitie van de Europese Unie overeenkomstig artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) de volgende vragen voor:
 1. Is een botsing tussen een vliegtuig en een vogel een gebeurtenis in de zin van punt 22 van het arrest van het Hof in de zaak Wallentin-Hermann,

C-549/07, EU:C:2008:771; hierna: „arrest Wallentin-Hermann”), of is dit een buitengewone omstandigheid in de zin van overweging 14 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: „de verordening”), of kan die botsing onder geen van deze begrippen worden geclassificeerd?

2. Indien de botsing tussen een vliegtuig en een vogel een buitengewone omstandigheid in de zin van overweging 14 van de verordening 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 Wallentin-Hermann?
3. Indien een botsing tussen een vliegtuig en een vogel een gebeurtenis is in de zin van punt 22 van het arrest Wallentin-Hermann, kan deze dan ook worden aangemerkt als een gebeurtenis in de zin van overweging 14 van de verordening, en kan in dat geval worden aangenomen dat het geheel van technische en administratieve maatregelen die een luchtvaartmaatschappij moet toepassen na een botsing 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 de verordening is?
4. Indien het geheel van technische en administratieve maatregelen die zijn getroffen na een botsing 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 de verordening 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 botsing tussen een vliegtuig en een vogel zodanige technische en administratieve maatregelen moeten worden genomen, en dit gegeven verdisconteert in het vluchtschema? **[Or. 2]**
5. Hoe dient te worden beoordeeld of de luchtvaartmaatschappij verplicht is om compensatie als bedoeld in artikel 7 van de verordening te betalen, wanneer de vertraging niet alleen is veroorzaakt door administratieve en technische maatregelen die zijn getroffen na een botsing 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 botsing?

[OMISSIS]

Gronden:**I. – Feitelijke achtergrond van de zaak en procedure bij de Tsjechische rechters**

1. Bij op 26 november 2013 bij de Obvodní soud pro Prahu binnengekomen verzoekschrift hebben verzoekers elk van verweerster betaling gevorderd van een bedrag van 250 EUR, op de grond dat hun vlucht van Burgas naar Ostrava, die werd uitgevoerd door verweerster, met 5:20 uur was vertraagd. Zij voeren aan dat zij op grond daarvan recht hebben op compensatie ingevolge artikel 7, lid 1, onder a), van de verordening. Verweerster heeft evenwel betoogd dat er sprake was van buitengewone omstandigheden doordat de vertraging van de vlucht was veroorzaakt door een botsing tussen het vliegtuig en een vogel bij een tussenlanding in Brno, waardoor zij was ontslagen van de verplichting om compensatie te betalen. Tijdens de procedure bij de Obvodní soud pro Prahu 6 is vastgesteld dat verzoekers een bevestigde boeking hadden voor verweersters vlucht nr. QS 2925 van Burgas naar Ostrava op 10 augustus 2013. De vlucht is uitgevoerd met verweersters toestel C-FTAH, en de geplande route was als volgt: Praag – Burgas – Brno – Burgas – Ostrava. Op het gedeelte Praag – Burgas is er een technisch probleem met een terugslagventiel geconstateerd, waarvan het herstel 1:45 uur duurde. Volgens verzoekers heeft het vliegtuig tijdens de landing in Brno een vogel geraakt en is het vervolgens gecontroleerd, hoewel er geen schade is vastgesteld. Een van verweersters technici is naar Brno gestuurd om werkzaamheden uit te voeren teneinde toestel C-FTAH na de vermoedelijke botsing weer operationeel te maken. Hij is vanuit Slaný met een aan verweerster toebehorend privévlucht aangekomen. Volgens de vliegtuigbemanning waren de controles al uitgevoerd door een ander bedrijf, maar de autorisatie van dat bedrijf werd niet aanvaard door Sunwing, de eigenaar van het toestel. Aangezien het botspunt al was schoongemaakt, heeft verweersters technicus een specifiek ander gedeelte gecontroleerd en geen andere sporen van de botsing op de motoren of andere onderdelen van het vliegtuig aangetroffen. Het vliegtuig heeft zijn reis vervolgens voortgezet op de trajecten Brno – Burgas en Burgas – Ostrava. De vlucht van verzoeksters van Burgas naar Ostrava is als gevolg van de hierboven beschreven feiten met een vertraging van ruim 5 uur aangekomen.

2. Op 22 mei 2014 heeft de Obvodní soud uitspraak gedaan en verweerster gelast Peška 250 EUR te betalen en Pešková 250 EUR te betalen, en verzoeksters de proceskosten te vergoeden ten bedrage van CZK 26 264. De Obvodní soud heeft aan zijn uitspraak ten grondslag gelegd dat de benodigde reparatie van het vliegtuig in Burgas, die bijna 2 uur duurde, in dit geval aanzienlijk heeft bijgedragen tot de vertraging van de vlucht. De botsing tussen het vliegtuig en een vogel tijdens de landing in Brno, en de als gevolg daarvan noodzakelijke

technische en administratieve procedures – waarbij verweerster haar technicus van Slaný naar de plaats van de gebeurtenis heeft laten overkomen zodat deze technicus kon beslissen of het vliegtuig weer in bedrijf kon worden genomen, alvorens het vliegtuig zijn geplande route kon voltooien – heeft verder bijgedragen tot de uiteindelijke vertraging. De tijdrovende procedure die volgens verweerster nodig is indien wordt vermoed dat er een botsing is geweest tussen een vliegtuig en een vogel, heeft met andere woorden ook invloed gehad op de duur van de vertraging. Naar de opvatting van de Obvodní soud kunnen die omstandigheden niet als buitengewoon in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening worden beschouwd, aangezien verweerster volledig in haar macht heeft hoe zij, als luchtvaartmaatschappij, administratieve en technische problemen oplost die samenhangen met het operationeel maken van een vliegtuig na een botsing met een vogel. Verweerster heeft in dit geval niet aangetoond dat zij alles in haar vermogen heeft gedaan om ervoor te zorgen dat de vlucht niet zou worden vertraagd, maar heeft enkel gesteld dat „het nodig was” om na de botsing met de vogel te wachten tot de komst van een geautoriseerde technicus. **[Or. 3]**

3. Op 2 juli 2014 heeft verweerster tegen deze uitspraak hoger beroep ingesteld, dat de Městský soud v Praze (arrondissementsrechtbank te Praag) bij beschikking van 17 juli 2014 heeft verworpen. Deze rechter was van oordeel dat het hoger beroep niet-ontvankelijk was aangezien de uitspraak van de Obvodní soud twee afzonderlijke compensatiebetalingen betrof die geen van beide hoger waren dan CZK 10 000 (ongeveer 356 EUR).

4. Op 18 augustus 2014 heeft verweerster tegen de uitspraak van de Obvodní soud pro Prahu 6 van 22 mei 2014 op constitutionele gronden beroep ingesteld bij de Ústavní soud České (constitutionele hof van Tsjechië), aangevuld met een op 22 september 2014 ingediend document. Bij uitspraak van 20 november 2014 heeft de Ústavní soud de uitspraak van de Obvodní soud vernietigd op de grond dat deze uitspraak in strijd was met het fundamentele recht van een partij op een eerlijk proces en het fundamentele recht op een door de wet toegewezen rechter, aangezien de Obvodní soud pro Prahu 6, als rechter in laatste aanleg, gehouden was om op grond van artikel 267 VWEU een prejudiciële vraag voor te leggen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie. De Ústavní soud achtte in zijn uitspraak van belang dat het Hof van Justitie tot dusverre nog geen gedetailleerde uitlegging had gegeven van de verordening op het punt van de aansprakelijkheid als gevolg van een botsing tussen een vliegtuig en een vogel in samenhang met een andere gebeurtenis van een andere (technische) aard, terwijl uit de verordening of de relevante rechtspraak van het Hof van Justitie niet blijkt of een botsing tussen een vogel en een vliegtuig moet worden aangemerkt als een gebeurtenis in de zin van overweging 14 van de verordening en of het geheel van technische en administratieve maatregelen die na een botsing door de luchtvaartmaatschappij zijn genomen (ondanks dat er geen sprake is van technische problemen met, of schade aan, het vliegtuig) moet worden aangemerkt als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening.

II. – Relevante Uniewetgeving

5. Overweging 12 van de verordening luidt als volgt:

„De overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten dienen eveneens te worden verminderd. Dit dient te worden verwezenlijkt door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen passagiers voor de voorziene vertrektijd van annuleringen in kennis te stellen en hen bovendien een redelijk alternatief vervoer aan te bieden, zodat de passagiers andere regelingen kunnen treffen. De luchtvaartmaatschappijen die nalaten dat te doen, dienen de passagiers een compensatie te betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.”

6. Overweging 14 van de verordening luidt als volgt:

„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 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.”

7. Overweging 15 van de verordening luidt als volgt:

„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.”

8. Artikel 5, lid 3, van de verordening bepaalt:

„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.”

9. Artikel 7, lid 1, onder a), van de verordening bepaalt:

„Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van [...] 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km”. [Or. 4]

III. – Motivering voor het stellen van de prejudiciële vragen

10. In de loop van de procedure is de vraag opgekomen hoe binnen de context van de verordening en de rechtspraak van het Hof ten eerste een botsing tussen een vliegtuig en een vogel en, ten tweede, de door de verwerende luchtvaartmaatschappij naar aanleiding daarvan getroffen administratieve en technische maatregelen moeten worden begrepen, aangezien verweerster van mening is dat de botsing een buitengewone omstandigheid is die de in geding zijnde vertraging heeft veroorzaakt, en zich dus niet gehouden acht om compensatie in de zin van de verordening te betalen. Tussen partijen is niet in geschil dat passagiers, gelet op vaste rechtspraak van het Hof, niet alleen bij annulering van vluchten recht op compensatie hebben – hetgeen uitdrukkelijk is bepaald in artikel 5, gelezen in samenhang met artikel 7, van de verordening – maar ook wanneer vluchten vertraagd zijn en passagiers hun voorgenomen bestemming drie uur of meer later bereiken dan de geplande aankomsttijd van hun vlucht.

11. In het arrest Wallentin-Hermann heeft het Hof het begrip „buitengewone omstandigheden” uitgebreid beoordeeld en in punt 22 van dat arrest overwogen dat de situaties waarnaar in de enuntiatieve lijst in overweging 14 van de verordening wordt verwezen, te weten 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, zelf geen buitengewone omstandigheden zijn, maar slechts gebeurtenissen zijn die tot dergelijke omstandigheden kunnen leiden. Verder zijn die gebeurtenissen niet inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en kan laatstgenoemde hierop wegens de aard of de oorsprong ervan geen daadwerkelijke invloed uitoefenen. Het Hof heeft in die zaak dan ook onder meer geoordeeld dat technische problemen onder de reikwijdte van buitengewone omstandigheden kunnen vallen voor zover zij voortvloeien uit gebeurtenissen als hiervoor omschreven, met als mogelijke voorbeelden van dergelijke gebeurtenissen een verborgen fabricagefout of sabotage en terrorisme. Het Hof heeft in punt 23 ook aangegeven dat een technisch probleem met een vliegtuig een onverwacht vliegveiligheidsprobleem kan zijn, dat wil zeggen een „gebeurtenis” als vervat in de enuntiatieve lijst in overweging 14 van de verordening. Tegen die achtergrond is niet geheel duidelijk hoe het feit dat een technisch probleem kan worden aangemerkt als een gebeurtenis in de zin van punt 22 van het arrest Wallentin-Hermann, zich verhoudt tot de omschrijving die het Hof heeft gegeven van „buitengewone omstandigheden”, waaronder volgens het arrest Wallentin-Hermann in bepaalde situaties ook een technisch probleem kan vallen. In dit verband noemt de verwijzende rechter ook het arrest van het Hof in de zaak McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43 (hierna: „arrest McDonagh”); in punt 27 van dat arrest wordt overwogen dat uit de overwegingen 14 en 15 van de verordening een niet-exhaustieve lijst van buitengewone omstandigheden valt af te leiden (als

tegengesteld aan een enuntiatieve lijst van gebeurtenissen die zelf geen buitengewone omstandigheden vormen). In punt 29 van dat arrest zet het Hof voorts uiteen dat het begrip „buitengewone omstandigheden” betrekking heeft op omstandigheden „buiten het gewone om”, en dat het begrip in de context van het luchtvervoer ziet op een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. In dat arrest gebruikt het Hof dus direct het begrip „gebeurtenis” in de zin van het arrest Wallentin-Hermann om het begrip „buitengewone omstandigheden” te omschrijven. Gelet op de omschrijvingen van deze begrippen werpt de verwijzende rechter de vraag op of een botsing tussen een vliegtuig en een vogel moet worden gekwalificeerd als een gebeurtenis in de zin van punt 22 van het arrest Wallentin-Hermann, of als „buitengewone omstandigheid” in de zin van overweging 14 van de verordening, dan wel of de twee begrippen, gelet op de bovengenoemde rechtspraak, elkaar tot op zekere hoogte zelfs overlappen.

12. Ongeacht of een botsing tussen een vliegtuig en een vogel wordt gekwalificeerd als een gebeurtenis in de zin van het arrest Wallentin-Hermann of als een buitengewone omstandigheid in de zin van het arrest McDonagh, blijft het nodig om te beoordelen of die gebeurtenis al dan niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en of laatstgenoemde daarop wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis al dan niet daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. De rechters hebben op dit punt niet allen hetzelfde standpunt ingenomen. Enerzijds kunnen dergelijke botsingen, net name vanwege de frequentie waarmee zij voorkomen, worden gezien als gebeurtenissen die samenhangen met de normale activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, dat wil zeggen **[Or. 5]** dat zij niet ongebruikelijk zijn binnen de normale gang van zaken en dus niet kunnen worden beschouwd als buitengewone omstandigheden of als gebeurtenissen die tot zulke omstandigheden kunnen leiden, aangezien zij inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij. Anderzijds moet worden gezegd dat, wat externe beïnvloeding betreft, de luchtvaartmaatschappij dergelijke botsingen niet kan voorzien noch kan beheersen, dus op dit punt zou men deze omgekeerd kunnen aanmerken als buitengewone omstandigheden die de luchtvaartmaatschappij ontslaan van zijn aansprakelijkheid, maar ook als gebeurtenissen die tot dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen leiden. In dit verband zijn de rechters ook nagegaan of bepaalde preventieve controlesystemen kunnen worden overwogen, in het bijzonder rondom luchthavens (zoals akoestische vogelafschrikmiddelen, samenwerking met ornithologen, verwijderen van ruimten waar vogels zich normaal gesproken verzamelen of heen vliegen, gebruik van licht als afschrikmiddel, enzovoort) die tot een wezenlijke afname van dergelijke botsingen zouden kunnen leiden en deze ook daadwerkelijk beheersbaar maken. Evenwel moet worden vastgesteld dat deze systemen niet raken aan de voorliggende beslissing over de betaling van compensatie, waartoe de luchtvaartmaatschappij verplicht is, aangezien dergelijke

systemen worden ingevoerd en toegepast door luchthavenexploitanten en niet door luchtvaartmaatschappijen.

13. Wat de eerste prejudiciële vraag betreft, neigt de verwijzende rechter naar de uitlegging dat een botsing tussen een vliegtuig en een vogel een gebeurtenis is in de zin van het arrest Wallentin-Hermann, aangezien deze net als andere manieren waarop de natuur invloed heeft op menselijke activiteiten, niet precies kan worden voorspeld en feitelijk niet in alle gevallen kan worden voorkomen of beheerst. Evenmin kan worden geoordeeld dat zo een botsing inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij aangezien bij die uitlegging zelfs ongunstige weersomstandigheden die het opstijgen verhinderen zouden moeten worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van die activiteit, gegeven het feit dat deze zich ook regelmatig voordoen en als zodanig dus kunnen worden voorzien. Beide gebeurtenissen betreffen echter externe factoren die invloed hebben op de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, en ondanks het feit dat zij zich regelmatig voordoen, kan de luchtvaartmaatschappij deze op geen enkele manier beïnvloeden, beheersen of voorkomen. Na dergelijke gebeurtenissen dienen derhalve maatregelen te worden getroffen die vooral gericht zijn op het waarborgen van de veiligheid van de passagiers. Daarmee is niet gezegd dat het begrip „gebeurtenis” als omschreven in het arrest Wallentin-Hermann overeenkomt met het begrip „gebeurtenis” in overweging 14 van de verordening, aangezien die gebeurtenis in het eerste geval kan leiden tot buitengewone omstandigheden terwijl zij in het tweede geval het gevolg is van buitengewone omstandigheden. Deze begrippen zien dus duidelijk niet op hetzelfde concept. Gezien de formulering in het arrest Wallentin-Hermann is thans echter onduidelijk wat onder „een gebeurtenis” in de zin van overweging 14 van de verordening dient te worden verstaan.

14. In het arrest Wallentin-Hermann heeft het Hof, zoals hierboven is aangegeven, geoordeeld dat technische problemen buitengewone omstandigheden kunnen 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. De verwijzende rechter is van opvatting dat uit dit oordeel zou kunnen worden opgemaakt dat technische problemen met een vliegtuig als gevolg van een botsing met een vogel kunnen worden aangemerkt als buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening, nu deze zouden zijn veroorzaakt door gebeurtenissen die in dat arrest zijn genoemd. Ook staat vast dat de luchtvaartmaatschappij na een botsing met een vogel gehouden is om een reeks maatregelen te nemen om het betrokken vliegtuig te controleren en mogelijke schade als gevolg van die botsing vast te stellen en te herstellen; dit moet zo snel mogelijk gebeuren om te voorkomen dat de vlucht aanzienlijke vertraging oploopt, maar met voldoende zorgvuldigheid om de veiligheid van de passagiers niet in gevaar te brengen. De verwijzende rechter is daarom van opvatting dat onder de buitengewone omstandigheden die een gebeurtenis zoals de botsing tussen een vliegtuig en een vogel heeft veroorzaakt, niet slechts de

reparatie van een technisch probleem kan vallen, maar ook de voorafgaande administratieve en technische maatregelen om het vliegtuig te onderzoeken en problemen op te sporen (ook in gevallen waarin is vastgesteld dat het vliegtuig niet is beschadigd). Hoewel de verwijzende rechter van opvatting is dat de door een luchtvaartmaatschappij naar aanleiding van een botsing tussen een vliegtuig en een vogel getroffen administratieve en technische maatregelen kunnen worden beschouwd als buitengewone omstandigheden, moet ook de kwestie worden gezien of er redelijke maatregelen kunnen worden genomen om die buitengewone omstandigheden te voorkomen. Het is aan de luchtvaartmaatschappij om aan te tonen dat alle **[Or. 6]** in dit verband getroffen maatregelen noodzakelijk waren en dat zij niet in een korter tijdsbestek hadden kunnen worden uitgevoerd. In verband met die kwestie rijst een aanvullende vraag, namelijk of van een luchtvaartmaatschappij mag worden verlangd bij de planning van een vlucht naar redelijkheid rekening te houden met het risico van vertragingen als gevolg van de mogelijkheid dat dergelijke buitengewone omstandigheden zich voordoen, dat wil zeggen vertragingen als gevolg van de noodzaak om administratieve en technische basismaatregelen te nemen naar aanleiding van een botsing tussen een vliegtuig en een vogel wanneer er geen technisch probleem is vastgesteld en het vliegtuig dus gereed is voor de volgende vlucht zodra die maatregelen zijn genomen. Dit geldt temeer omdat een botsing tussen een vliegtuig en een vogel relatief vaak voorkomt en die basismaatregelen, die niet zien op het herstel van een probleem met het vliegtuig, bijgevolg niet hoeven te leiden tot aanzienlijke vertraging. De verwijzende rechter is derhalve van opvatting dat in het algemeen van een luchtvaartmaatschappij mag worden verlangd dat zij ervoor zorgt dat de noodzaak om naar aanleiding van een botsing tussen een vliegtuig en een vogel technische en administratieve stappen te zetten geen invloed heeft op de rest van het vluchtschema, aangezien bij de planning van het vluchtschema rekening kan worden gehouden met die gebeurtenis.

15. Tijdens de procedure is ook aangetoond dat de vertraging van de vlucht was veroorzaakt door een combinatie van verschillende factoren: ten eerste de noodzaak om een technisch probleem dat was opgedoken te herstellen, waarvan verweerster niet stelt dat dit buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening oplevert en welk herstel bijna twee uur in beslag nam, en ten tweede de noodzaak om naar aanleiding van een botsing tussen het vliegtuig en een vogel getroffen maatregelen uit te voeren, hetgeen naar de mening van verweerster wel buitengewone omstandigheden oplevert op grond waarvan zij zich ontslagen acht van de verplichting tot betaling van compensatie. De verwijzende rechter stelt zich op het standpunt dat in een dergelijk geval dient te worden onderzocht op welke wijze elk van deze factoren heeft bijgedragen tot de totale vertraging van de vlucht. De luchtvaartmaatschappij is verplicht om compensatie te betalen wanneer de passagiers hun voorgenomen bestemming drie uur of meer later bereiken dan de geplande aankomsttijd van de vlucht. In dit geval is aangetoond dat de reparatie van het technische probleem een vertraging van bijna twee uur heeft veroorzaakt; dat voorval kan de verwerende luchtvaartmaatschappij dus op zichzelf niet verplichten om compensatie te

betalen. Evenwel moet worden onderzocht of de luchtvaartmaatschappij verplicht is om compensatie te betalen wanneer zich naast die reparatie nog een ander voorval voordoet dat evenmin buitengewone omstandigheden oplevert en ook minder dan drie uur duurt, maar waarbij de combinatie van die beide voorvallen resulteert in een vertraging van meer dan drie uur. De omstandigheid dat geen van beide voorvallen op zichzelf tot een vertraging van meer dan drie uur zou hebben geleid, is in die situatie niet van belang. Indien tijdens de procedure echter wordt aangetoond dat dat tweede voorval, dat de bestaande vertraging heeft vergroot, buitengewone omstandigheden oplevert en de luchtvaartmaatschappij verder alle redelijke maatregelen heeft getroffen om deze te voorkomen, dan mag de duur van dergelijke buitengewone omstandigheden niet worden verdisconteerd in de totale duur van de vluchtvertraging. In die situatie zou de luchtvaartmaatschappij niet verplicht zijn om compensatie te betalen omdat de totale vertraging dan weliswaar meer dan drie uur zou bedragen, maar slechts twee uur daarvan zouden kunnen worden toegeschreven aan de luchtvaartmaatschappij, en een vertraging van die duur passagiers geen recht geeft om compensatie te vorderen.

16. Aangezien ten eerste de uitlegging van artikel 5, lid 3, van de verordening in deze zaak beslissend is en hiervoor uit de bestaande rechtspraak van het Hof van Justitie geen eenduidige en precieze uitlegging kan worden afgeleid, en ten tweede de uitlegging van het Unierecht niet zodanig duidelijk is dat er geen twijfel bestaat of er een andere uitlegging mogelijk is, heeft de verwijzende rechter, nu zijn uitspraak op grond van Tsjechisch recht niet vatbaar is voor hoger beroep, besloten om het Hof van Justitie overeenkomstig artikel 267 VWEU te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de in onderdeel I. van het dictum van deze beschikking weergegeven vragen.

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[Or. 7] [OMISSIS]

[OMISSIS]