



Datum van inontvangstneming : 14/07/2014

COURT DE JUSTICE  
Luxembourg  
Entrée 28 MAI 2014

C-257/14-1 <sup>07F</sup>  
**AFSCHRIFT**

# vonnis

RECHTBANK AMSTERDAM

Afdeling Privaatrecht

Rolnummer: CV 11-19391  
Vonnis van: 29 april 2014  
F.no.: 246

Vonnis van de kantonrechter te Amsterdam in de zaak van:

Corina van der Lans  
wonende te Groningen  
eiseres  
nader te noemen Van der Lans  
gemachtigde: mr. E.J. van Dijk

Ingeschreven in het register van het  
Hof van Justitie onder nr. 965.800  
Luxemburg 02.06.2014 De Griffier,  
voor deze  
Fax/E-mail: \_\_\_\_\_  
Neergelegd op: 28.05.14 Maria Manuela Ferreira  
Hoofdadministrateur

tegen

De naamloze vennootschap Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.  
gevestigd te Amstelveen  
gedaagde  
nader te noemen KLM  
gemachtigde: mr. R.L.S.M. Pessers

## VERLOOP VAN DE PROCEDURE

De volgende processtukken zijn ingediend:

- de dagvaarding van 23 mei 2011 inhoudende de vordering van Van der Lans met producties
- het antwoord van KLM met producties
- de conclusie van repliek van Van der Lans met producties
- de conclusie van dupliek van KLM met producties
- de akte waarmee Van der Lans reageert op die producties.

Bij rolbeschikking van 16 juli 2013 heeft de kantonrechter KLM om nadere inlichtingen verzocht. KLM heeft de gevraagde inlichtingen verstrekt bij akte na rolbeschikking. Van der Lans heeft daarop gereageerd.

Vervolgens is vonnis bepaald op heden.

## GRONDEN VAN DE BESLISSING

## Feiten

De volgende feiten worden vastgesteld omdat zij door een der partijen zijn gesteld en door de andere partij niet of onvoldoende zijn betwist.

Van der Lans was geboekt op vlucht KL 754 van Quito naar Amsterdam van 13 augustus 2009 met vertrektijd 9:15 lokale tijd. De vlucht is vertrokken op 14 augustus 19:30 lokale tijd. Het vliegtuig is met een vertraging van 29 uur in Amsterdam aangekomen.

Van der Lans heeft van KLM een compensatie gevorderd ter zake deze vertraging en daartoe een beroep gedaan op 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 (de Verordening).

In de considerans van deze verordening is onder andere de volgende bepaling opgenomen.

(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 onstabieleit, 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.

De Verordening bevat onder andere de volgende hier van belang zijnde artikelen:

## Artikel 2

## Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) "luchtvaartmaatschappij": een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning;
- b) "luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert": een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een overeenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier;(..)

## Artikel 3

## Werkingsfeer

1. Deze verordening is van toepassing

- a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is;
- b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is. (..)

.....

## Artikel 5

### Annulering

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, (..).

2. (..)

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.

4. (..).

## Artikel 6

### Vertraging

1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs kan verwachten dat een vlucht een vertraging tot na de geplande vertrektijd oploopt, en wel

a) van twee uur of meer voor alle vluchten van 1500 km of minder,

b) van drie uur of meer voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km, of

c) van vier uur of meer voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

wordt de passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bijstand geboden als bedoeld in

i) artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en

ii) artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c), in geval de vertrektijd, naar redelijkerwijs wordt verwacht, ten vroegste daags na de geplande vertrektijd is, en

iii) artikel 8, lid 1, onder a), in geval van een vertraging van ten minste vijf uur.

2. In ieder geval volgt de aanbidding van de bijstand binnen de in dit artikel voor iedere vluchtafstand bepaalde tijdspanne.

## Artikel 7

### Recht op compensatie

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

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1500 km;

b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km;

c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.

2. Indien de passagiers een andere vlucht naar hun eindbestemming wordt aangeboden overeenkomstig artikel 8, en de aankomsttijd niet meer dan hieronder vermeld afwijkt van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht:

a) twee uur voor alle vluchten van 1500 km of minder, of

b) drie uur voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km, of

c) vier uur voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

(..)

Het onderhoudssysteem van de vloot van KLM is opgesteld aan de hand van de aanbevelingen van de fabrikant en moet voldoen aan de daarvoor geldende regelgeving. Het onderhoudssysteem is goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten. Het onderhoudssysteem kent de volgende reguliere controles:

- voorafgaande aan iedere vlucht wordt de zogenaamde pre flight check uitgevoerd. Deze omvat een controle van algemene zaken zoals de besturingsvlakken en het landingsgestel.

De check heeft een beperkte geldigheid. Verder dienen de piloten direct voorafgaande aan de vlucht het toestel te controleren aan de hand van een lijst.

- Vervolgens is er de "daily check" welke een geldigheidsduur heeft van 48 uur.
- Om de 500 uur dan wel na 300 landingen dient de zogenaamde A check te worden uitgevoerd waarbij de vliegtuigstructuur, de motor en ander systemen worden nagekeken. Deze check neemt 24 uur in beslag.
- Na 1000 vlieguren wordt een zogenaamde B check uitgevoerd.
- Iedere 18 maanden, dan wel na 6000 vlieguren of 3000 landingen vindt de zogenaamde C check plaats;
- Tenslotte is er de D check waarbij het toestel volledig uit elkaar wordt gehaald. Deze vindt plaats na 26.000 vlieguren.

Wanneer in deze opsomming alternatieve mogelijkheden zijn genoemd voor het moment van het onderzoek, vindt dat plaats zodra een van de alternatieven zich voordoet.

### Vordering

Van der Lans vordert dat de kantonrechter KLM veroordeelt tot betaling van EUR 600,00 met de wettelijke rente vanaf 14 september 2009 tot de dag der algehele voldoening.

### Verweer

KLM verweert zich tegen deze vordering.

### De stellingen van partijen

Van der Lans heeft gesteld dat, gelet op de Verordening zoals die door het Hof van Justitie EU (het Hof) is uitgelegd in diverse arresten, laatstelijk in de arresten Emeka Nelson en anderen tegen Deutsche Lufthansa AG (C-581/10) en TUI Travel plc en anderen tegen Civil Aviation Authority (C-629/10) en de hiervoor vastgestelde feiten, zij recht heeft op een compensatie van EUR 600,00.

Van der Lans heeft betwist dat KLM een beroep op buitengewone omstandigheden als bedoeld in onderdeel 14 van de considerans en artikel 5 lid 3 van de Verordening toekomt. Het gaat hier om een technisch mankement, doch niet is aangetoond dat het voorvallen van dit mankement niet inherent is aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en door KLM niet kon worden beïnvloed. Ware dat anders, dan komt aan de orde de vraag wat KLM eraan gedaan heeft om de vertraging te voorkomen of te bekorten. Een kapot onderdeel wordt als inherent aan de luchtvaart beschouwd. Van der Lans verwijst naar het arrest van het Hof van 22 december 2008 in de zaak C-549/07 (Wallentin/Alitalia), NJ 2009, 230 (hierna het Wallentin-arrest).

KLM heeft gesteld dat de Verordening niet voorziet in de gevorderde compensatie. Na de hiervoor genoemde uitspraken van het Hof heeft zij dit verweer niet langer gehandhaafd.

De vertraging is een gevolg van een gebrek aan het brandstoffilter van motor 1. Het betreffende vliegtuig maakte een vlucht van Amsterdam naar Guayaquil (Ecuador) en zou vervolgens via Quito en Bonaire terugkeren naar Amsterdam. Van der Lans is in Quito opgestapt. Op de luchthaven van Guayaquil bleek tijdens de zogenaamde push back - het achteruit duwen van het vliegtuig met een wagen - motor 1 niet op te starten. De motoren worden gestart tijdens de push back. Er was geen brandstoftoevoer naar de motor. Een en ander blijkt uit het Aircraft Technical Log. Het blijkt ook uit het rapport van het Operations Control Center van KLM. Het toestel is teruggekeerd naar het vertrekpunt waarna een onderzoek is ingesteld.

Uit het hiervoor genoemde Aircraft Technical Log blijkt dat een combinatie van mankementen is opgetreden. Twee onderdelen waren defect, te weten de Engine Fuel Pump en de Hydro Mechanical Unit. De betreffende onderdelen waren in Guayaquil niet beschikbaar en moesten vanuit Amsterdam worden ingevlogen. Dat is gebeurd met vlucht KL 673/13 en een aansluitende chartervlucht van

Bonaire naar Guayaquil. Daar zijn de betreffende onderdelen in het vliegtuig gemonteerd. Na een zogenaamde testrun om 21:30 is het toestel met bijzondere toestemming van de bevoegde autoriteiten na zonsopgang vertrokken naar Quito alwaar Van der Lans is opgestapt.

De genoemde onderdelen zijn niet nader onderzocht teneinde de oorzaak van het falen daarvan vast te stellen. Een dergelijke onderzoek kan alleen worden uitgevoerd door de fabrikant van de betreffende onderdelen; fabrikanten achten een dergelijk onderzoek pas noodzakelijk, wanneer een motor van een vliegtuig niet heeft kunnen starten als gevolg van een zich zelden of nooit voordoende combinatie van factoren zoals in casu. Pas als dat vaker is gebeurd wordt een nader onderzoek ingesteld. De gemiddelde levensduur van een Hydro Mechanical Unit bedroeg gemeten in de vier jaren voorafgaande aan het voorval 76.857 vliegingen; het onderhavige exemplaar was 13.782 vliegingen in gebruik. De gemiddelde levensduur van een Engine Fuel Pump is gemeten in de vier jaar voorafgaande aan het incident 33.049 vliegingen, terwijl het exemplaar in kwestie 24.714 vliegingen had gemaakt. De fabrikant heeft geen aanwijzingen gegeven ertoe strekkende dat bij een bepaalde ouderdom van de onderhavige onderdelen gebreken zouden kunnen ontstaan. De betreffende onderdelen waren voor het laatst geïnspecteerd op 2 juli 2009 bij een zogenaamde A-check. De betreffende onderdelen worden niet geïnspecteerd tijdens de zogenaamde pre flight checks direct voorafgaande aan iedere vlucht. Mankementen aan het brandstofsysteem worden altijd merkbaar na het starten van de motoren, omdat het systeem dan onder druk komt te staan. Als een mankement aan een systeem optreedt, gaat er een signaal naar de cockpit; het systeem staat dus tijdens de vlucht onder permanent toezicht. Iedere storing of afname in het functioneren van de Hydro Mechanical Unit wordt geregistreerd; het betreffende systeem wordt iedere 48 uur uitgelezen op foutmeldingen. Voorafgaande aan de onderhavige rotatievlucht zijn geen foutmeldingen gedaan. In de 11 maanden voorafgaande aan de onderhavige vlucht zijn bij KLM voor wat betreft het hier aan de orde zijnde vliegtuigtype op 5641 starts twee meldingen gedaan met betrekking tot problemen met het brandstofsysteem waaronder het probleem met de onderhavige vlucht. Omboeken van passagiers was onmogelijk. Quito is een bestemming waarop Europese vliegtuigmaatschappijen slechts in beperkte mate vliegen. Het toestel dat KLM voor dergelijke situaties achter de hand houdt was reeds ingezet en had bovendien, omdat het vanuit Amsterdam moest vertrekken, de vertraging niet kunnen voorkomen.

KLM doet daarmee een beroep op het in artikel 5, lid 3 van de Verordening voorkomende begrip "buitengewone omstandigheden" als omschreven in onderdeel 14 van de considerans van de Verordening hierboven geciteerd. Op de effecten van dit soort verborgen gebreken heeft KLM namelijk geen invloed. Verwezen wordt naar arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, Jurispr. blz. I-10923) en het op 23 oktober 2012 gewezen arrest, hierboven genoemd. KLM heeft er alles aan gedaan om de vertraging te voorkomen.

KLM wijst verder op de hiervoor genoemde arresten Sturgeon en Emeka waarin te lezen valt dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat artikel 5, lid 3, van de Verordening aldus moet worden uitgelegd dat een technisch probleem aan een luchtvaartuig dat de annulering van een vlucht tot gevolg heeft, niet valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling, 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 betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (arrest Wallentin-Hermann).

KLM vindt dat zij met het bewijs moet worden belast dat zij er alles aan gedaan heeft om gebreken te voorkomen.

Nader heeft Van der Lans gesteld dat het gerezen technische probleem ligt in de risicosfeer van KLM. Niet specifiek is aangetoond dat er sprake is van een fabricagefout, dan wel anderszins buitengewone omstandigheden.

De stellingen van partijen zijn voor het overige bekend uit hun schrifturen en worden als hier ingelast beschouwd.

## Beoordeling

1. Van der Lans heeft een beroep gedaan op de Verordening.
2. In casu is voldaan aan de voorwaarden welke voor toekenning van compensatie onder artikel 7 van de Verordening zijn gesteld. KLM is een luchtvaartmaatschappij als in die artikelen bedoeld. De vlucht is vertraagd.
3. KLM heeft een beroep gedaan op een buitengewone omstandigheid. Het begrip "buitengewone omstandigheden" is onderwerp van vragen aan het Hof geweest. Het Hof heeft deze vragen beantwoord in zijn hiervoor reeds genoemde arrest van 22 december 2008 inzake Wallentin/Alitalia. Voorts heeft het Hof zich over dit begrip uitgelaten in de arresten Sturgeon en Nelson hiervoor genoemd.
4. Het arrest Wallentin is, zo moet de kantonrechter constateren, gelet op de bundels uitspaken welke in deze en overige aan hem voorgelegde zaken in het geding zijn gebracht, op diverse wijzen geïnterpreteerd hetgeen Europabreed heeft geleid tot een waaier aan jurisprudentie welke uiteenloopt van het aanvaarden van een beroep op artikel 5 lid 3 van de Verordening ook bij technische gebreken, waarvan geen oorzaak valt aan te wijzen enerzijds en het aannemen van volledige risico-aansprakelijkheid anderzijds waarbij het begrip buitengewone omstandigheden praktisch inhoudsloos is geworden, een en ander onder andere een gevolg van diverse interpretaties van de woorden "inherent aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf" in overweging 24 van het Wallentin arrest en van overweging 26 in samenhang met de daaraan voorafgaande overwegingen 22 tot en met 24 van dat arrest.
5. In het arrest Wallentin was aan de orde de annulering van de vlucht als gevolg van het uitgelopen zijn van een reparatie van een gebrek dat tijdens een voorgeschreven inspectie, niet direct voorafgaande aan een vlucht, was ontdekt. Het gebrek was van dien aard dat gelet op de vliegveiligheid het betreffende toestel niet luchtwaardig was verklaard. De beantwoording door het Hof van de door de verwijzende rechter gestelde vragen kwam erop neer dat in geval een vlucht was geannuleerd als gevolg van een gebrek dat was ontdekt tijdens een reguliere inspectie of het gevolg was van slecht uitgevoerd onderhoud de luchtvaartmaatschappij geen beroep kon doen op artikel 5 lid 3 van de Verordening.
6. Vastgesteld moet worden dat in een aanzienlijk aantal van de zaken welke sedert het wijzen van het arrest Wallentin en het arrest Sturgeon, hiervoor genoemd, ter kennisneming van de rechter zijn gebracht, aan de orde is vertraging van vluchten als gevolg van de omstandigheid dat tijdens de direct aan de vlucht voorafgaande voorgeschreven inspectie of na de start zich gebreken openbaren welke niet kunnen worden herleid tot gebreken tijdens een der andere voorgeschreven inspecties ontdekt of die een gevolg zijn van gebrekkig onderhoud. Meestal, zo niet altijd, gaat het om gebreken in onderdelen waarvan de oorzaak niet kan worden vastgesteld, of waarnaar de fabrikant nader onderzoek, bijvoorbeeld om na te gaan of het een fabricagefout betreft, niet uitvoert terwijl de luchtvaartmaatschappij voor een dergelijk onderzoek de middelen niet heeft; algemeen wordt aangenomen dat deze gebreken niet voor 100% te vermijden zijn.
7. De beoordeling van de aan de rechter in dit verband voorgelegde vragen is mede niet eenvoudig omdat de teksten van het ten deze relevante onderdeel 14 van de considerans respectievelijk artikel 5 lid 3 van de Verordening enerzijds en de overwegingen 21 tot en met 26 van het arrest Wallentin in onderling verband gelezen anderzijds tot interpretatieproblemen leiden. Dienaangaande acht de kantonrechter nadere verduidelijking noodzakelijk.
8. Voorts doet zich in geval de rechter moet beslissen of de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om het optreden van buitengewone omstandigheden te voorkomen, regelmatig de vraag voor of de luchtvaartmaatschappij mede op grond van de Verordening is gehouden om ook alle redelijke maatregelen te treffen om de vertraging tot maximaal 3 uur te beperken. Daarbij gaat het enerzijds om maatregelen als het inzetten van een reservevliegtuig

- dat gebeurt bij KLM alleen als de vertraging zich voordoet op Schiphol - alsook het overboeken van passagiers naar andere vluchten en anderzijds om het opheffen van de vertraging door het opslaan van reserveonderdelen op diverse plaatsen in de wereld, teneinde het vliegtuig zo snel mogelijk nadat zich het vliegtechnische probleem, leiden tot vertraging, heeft voorgedaan te repareren. KLM heeft in dit verband op het volgende gewezen. Zij heeft op Schiphol een operationeel centrum (OCC) waar zij op elk moment in contact staat met alle vliegtuigen van haar vloot in operatie. Op het OCC zijn permanent zo'n 150-200 man werkzaam. Zodra zich een vliegtechnisch probleem voordoet, wordt dit OCC daarvan op de hoogte gesteld en gaat het onmiddellijk onderzoeken hoe dit probleem kan worden opgelost en hoe voorkomen kan worden dat de vertraging van de passagiers meer oploopt dan noodzakelijk. KLM heeft verklaard dat de ervaring leert dat vertragingen voor de passagiers binnen Europa niet tot lange vertragingen leidt, omdat het vanwege de frequentie van de vluchten mogelijk is om passagiers snel over te boeken. Op de lange afstanden is dat veelal niet mogelijk. KLM houdt voorts op een aantal plaatsen in de wereld een voorraad aan van onderdelen welke regelmatig vervangen moeten worden, zoals banden. In verband met het bepalen van de omvang van de hoeveelheid aan te houden onderdelen op verschillende plaatsen - per vliegtuigtype gaat het om meer dan 1 miljoen onderdelen - met de daaraan verbonden kosten heeft KLM erop gewezen dat zij moet concurreren op de lange afstanden met maatschappijen die niet of slechts gedeeltelijk aan de Verordening zijn gehouden. In dit verband merkt de kantonrechter op dat het aanhouden van voorraden tot zodanige hoogte dat de vermeden kosten van compensatie opwegen tegen de kosten van het aanhouden van de voorraad geen zinnige optie lijkt, omdat er altijd vertragingen zich zullen voordoen waarbij overschrijding van 3 uur onvermijdelijk is, omdat nu juist het noodzakelijke onderdeel niet in de buurt is.

9. Al hetgeen hiervoor eens overwogen is voor de kantonrechter aanleiding om het Hof vragen te stellen om die verduidelijking te verkrijgen. De kantonrechter is hiertoe ook gehouden, nu de Verordening leidt tot interpretatieproblemen welke niet zonder uitleg van de betreffende bepalingen door het Hof kunnen worden opgelost, en hij de hoogste rechter is, die in de onderhavige zaak zal oordelen, gelet op de beperkingen welke door het Nederlandse Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering aan de mogelijkheid tot het instellen van appel worden opgelegd. In zaken met een strijdwaarde van minder dan EUR 1750,00 is geen hoger beroep mogelijk.
10. De vragen die de kantonrechter aan het Hof wil voorleggen, zijn de volgende:
  1. Hoe moet het begrip gebeurtenis in onderdeel 14 van de considerans worden uitgelegd?
  2. Buitengewone omstandigheden als bedoeld in voormeld onderdeel 14 vallen, gelet op overweging 22 van het arrest Wallentin, niet samen met de als voorbeeld bedoelde voorvallen van de opsomming die te vinden is in de tweede volzin van onderdeel 14 en welke voorvallen door het Hof als gebeurtenissen worden aangeduid in overweging 22. Is het juist dat de gebeurtenissen als bedoeld in overweging 22 voornoemd niet dezelfde zijn als de gebeurtenis in onderdeel 14 van de considerans?
  3. Waaraan moet worden gedacht bij het begrip buitengewone omstandigheden die de gebeurtenis "onverwachte vliegveiligheidsproblemen" als genoemd in voornoemd onderdeel 14 vergezellen blijktens overweging 23 van het arrest Wallentin, als onverwachte vliegveiligheidsproblemen zelf geen buitengewone omstandigheden kunnen vormen, gelet op overweging 22, maar daar slechts toe kunnen leiden?
  4. Blijkens overweging 23 van het Wallentin arrest kan een technisch probleem gerekend worden tot de "onverwachte vliegveiligheidsproblemen" en is het dus een "gebeurtenis" in de zin van artikel 22 van het Wallentin arrest; de omstandigheden die deze gebeurtenis vergezellen kunnen desalniettemin als buitengewoon worden aangemerkt als zij een gebeurtenis betreffen die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen, gelet op de aard of de oorsprong van die gebeurtenissen aldus overweging 23 van het Wallentin arrest; volgens overweging 24 is het verhelpen van een technisch probleem dat op gebrekkig onderhoud is terug te voeren, inherent aan de



normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartonderneming; daarom kunnen dergelijke technische problemen geen buitengewone omstandigheden vormen volgens overweging 25 van het Wallentin arrest. Uit deze overwegingen lijkt te volgen dat een technisch probleem dat tot de "onverwachte vliegveiligheidsproblemen" hoort, tegelijkertijd een gebeurtenis is welke vergezeld kan gaan van buitengewone omstandigheden, en zelf een buitengewone omstandigheid kan vormen. Welke uitleg moet worden gegeven aan de overwegingen 22 tot en met 25 van het Wallentin arrest, zodanig dat deze schijnbare tegenstrijdigheid wordt opgeheven?

5. De woorden: "inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij" worden in de lagere rechtspraak geregeld uitgelegd als: "samenhangende met de normale activiteiten van de luchtvaartbedrijf" - hetgeen overigens een uitleg is welke past binnen het Nederlandse woord inherent (niet de authentieke tekst van het arrest) - zodat ook bijvoorbeeld botsingen met vogels of aswolken niet als gebeurtenissen in de zin van overweging 23 van het Wallentin arrest worden beschouwd. Andere rechtspraak legt benadruk op de woorden: "en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van de gebeurtenis" eveneens in overweging 23 van het Wallentin arrest. Moet "inherent aan" zo worden uitgelegd dat alleen door de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk te beïnvloeden gebeurtenissen onder dat begrip vallen?
6. In welke zin moet overweging 26 van het Wallentin arrest worden gelezen, althans hoe moet deze overweging worden uitgelegd, in het licht van het antwoord van het Hof op de vragen 4 en 5?
7. a. Als vraag 6 wordt beantwoord in die zin dat technische problemen, te rekenen tot de onverwachte vliegveiligheidsproblemen, buitengewone omstandigheden vormen die tot honorering van een beroep op artikel 5 lid 3 van de Verordening kunnen leiden, indien zij voortvloeien uit een gebeurtenis die niet inherent is aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en door deze niet kunnen worden daadwerkelijk beïnvloed betekent dit dan dat een technisch probleem dat zich spontaan voordeed en niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt (de genoemde A-D checks en de Daily Control hiervoor genoemd onder de feiten) wel of juist niet een buitengewone omstandigheid kan vormen - aangenomen dat het niet kon worden ontdekt tijdens die reguliere onderhoudsbeurten - omdat immers dan geen gebeurtenis kan worden aangewezen als in overweging 26 bedoeld en dus ook niet kan worden vastgesteld of deze inherent is aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en door de luchtvaartmaatschappij dus niet kan worden beïnvloed?  
b. Als vraag 6 wordt beantwoord in die zin dat technische problemen, te rekenen tot de onverwachte vliegveiligheidsproblemen, gebeurtenissen zijn als bedoeld in overweging 22 en het technisch probleem zich spontaan voordeed en niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt (de genoemde A-D checks en de Daily Control), is dit technisch probleem dan al dan niet inherent aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en kan het door deze wel of juist niet worden beïnvloed in de zin van voormelde overweging 26?  
c. Als vraag 6 wordt beantwoord in die zin dat technische problemen, te rekenen tot de onverwachte vliegveiligheidsproblemen, gebeurtenissen zijn als bedoeld in overweging 22 en het technisch probleem zich spontaan voordeed en niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt (de genoemde A-D checks en de Daily Control), welk omstandigheden dienen dit technisch probleem dan te vergezellen en wanneer zijn deze omstandigheden als buitengewoon aan te merken zodanig dat een beroep daarop kan worden gedaan in de zin van artikel 5 lid 3 van de Verordening?
8. Een luchtvaartmaatschappij kan zich slechts dan op buitengewone omstandigheden beroepen indien zij kan aantonen dat de annulering/vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden. Is de conclusie juist dat het treffen van alle redelijke maatregelen ziet op het vermijden van het optreden van buitengewone omstandigheden en niet op het treffen van maatregelen om de vertraging binnen de in artikel 5, lid 1,

sub c-iii, van verordening nr. 261/2004 in samenhang met de overwegingen 57-61 van het arrest *Sturgeon* (C-402/07) genoemde termijn van 3 uur te houden?

9. In beginsel zijn er twee soorten maatregelen te bedenken om de vertragingen als gevolg van technische problemen tot een maximum van 3 uur te beperken te weten enerzijds het aanhouden van een voorraad reserveonderdelen op meerdere plaatsen in de wereld, dus niet alleen op de thuishaven van de luchtvaartmaatschappij, en anderzijds het overboeken van de passagiers van de vertraagde vlucht. Mogen de luchtvaartmaatschappijen bij het bepalen van de omvang van de voorraad welke zij aanhouden en op welke plaatsen in de wereld zij dit doen, afgaan op wat in de luchtvaartwereld gebruikelijk is, ook bij die maatschappijen die slechts gedeeltelijk onder de werking van de Verordening vallen?
10. Moet de rechter bij het beantwoorden van de vraag of alle redelijke maatregelen zijn getroffen om de opgetreden vertraging als gevolg van technische problemen die de vliegveiligheidsproblemen beïnvloeden, te beperken, rekening houden met omstandigheden die de gevolgen van een vertraging vergroten, zoals de omstandigheid dat het door de technische problemen getroffen vliegtuig, alvorens, zoals in casu, op zijn thuisbasis terug te keren meerdere luchthavens moet aandoen waardoor accumulatie van verloren tijd kan optreden?

11. Iedere verdere beslissing wordt aangehouden.

#### BESLISSING

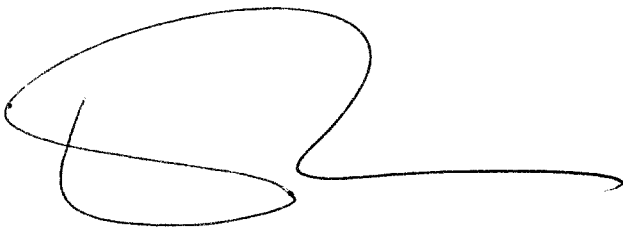
De kantonrechter:

I. verzoekt het Hof van Justitie van de Europese Unie de hiervoor onder 10 van dit vonnis geformuleerde vragen te beantwoorden;

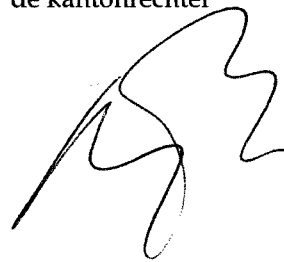
II. houdt iedere verdere beslissing aan.

Aldus gewezen door mr. M.P.A.M. Fruytier, kantonrechter, en uitgesproken ter openbare terechtzitting van 29 april 2014 in tegenwoordigheid van de griffier.

De griffier



de kantonrechter



Voor afschrift conform  
De griffier van de rechtbank Amsterdam

