

Uitspraak Zeeland-west Brabant: Weigering afgifte LAPL-certificaat voor recreatief vliegen. Beroep gegrond

Uitspraak Zeeland-west Brabant: Weigering afgifte LAPL-certificaat voor recreatief vliegen. Beroep gegrond

zaaknummer: BRE 23/10361

uitspraak van de enkelvoudige kamer van 5 december 2024 in de zaak tussen

[eiser], uit [plaats], eiser
(gemachtigde: mr. R.M. Schnitker),
en

de minister van Infrastructuur en Waterstaat (Inspectie Leefomgeving en Transport)

verweerder (gemachtigde: [gemachtigde]).

Inleiding

1 In deze uitspraak beoordeelt de rechtbank het beroep van eiser tegen de afwijzing van zijn aanvraag om afgifte van een

EASA1 medisch certificaat klasse LAPL2 (hierna: LAPL-certificaat). De minister heeft deze aanvraag met het besluit van 22 mei 2023 afgewezen. Met het bestreden besluit van 14 september 2023 op het bezwaar van eiser heeft de minister de afwijzing van de aanvraag in stand gelaten.

1.1 De rechtbank heeft het beroep op 18 juni 2024 op zitting behandeld. Hieraan hebben deelgenomen:

eiser, de gemachtigde van eiser en de gemachtigde van de minister, vergezeld door drs. [persoon 1].

Zie link naar uitspraak:

<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBZWB:2024:8238>

En naar de [pdf](#).

**Rechtbank Noord-Holland:
Vertraging als gevolg de-
icing van het toestel.
Vordering afgewezen**

**Rechtbank Noord-Holland:
Vertraging als gevolg de-
icing van het toestel.
Vordering afgewezen**

Datum uitspraak: 23-10-2024; Zaaknummer 9140489 \ CV EXPL
21-2312

De zaak in het kort

De passagiers hebben van de vervoerder (onder meer) compensatie gevraagd voor een meer dan 3 uur vertraagde vlucht. De vervoerder voert aan dat de vertraging het gevolg was van buitengewone omstandigheden, namelijk de-icing van het toestel. Door deze vertraging hebben de passagiers hun aansluitende vluchten gemist. Het betoog van de vervoerder slaagt. Daarom zal de vordering van de passagiers worden afgewezen.

De vervoerder heeft, onder verwijzing naar de overgelegde METAR, voldoende aannemelijk gemaakt dat er op de vluchtdatum sprake was van winterse weersomstandigheden op en rond de luchthaven van Schiphol. De oorzaak van de vertraging was volgens de vervoerder echter niet het slechte weer, maar (het wachten op) de de-icingprocedure. De kantonrechter gaat dan ook voorbij aan de stelling van de passagier dat de weersomstandigheden niet dusdanig waren dat er niet langer gevlogen kon worden.

De kantonrechter is van oordeel dat zowel het wachten op de-icing als de uitvoering van de de-icing procedure kunnen worden aangemerkt als buitengewone omstandigheden, mits voldoende onderbouwd. De vervoerder heeft voldoende onderbouwd dat hij afhankelijk is van de luchtverkeersleiding en de faciliteiten van Schiphol. De vervoerder heeft daarbij ook voldoende aannemelijk gemaakt dat de wachttijd wordt bepaald door de luchtverkeersleiding en dat de vervoerder hierop geen invloed kan uitoefenen. Gelet op deze en alle overige omstandigheden van het onderhavige geval is de kantonrechter dan ook van oordeel dat de vertraging is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid. De omstandigheid dat winterweer in januari niet als een verrassing voor de vervoerder kan komen maakt dit niet anders. Van de vervoerder kan niet worden verwacht dat hij bij de planning van zijn vluchten rekening houdt met de mogelijke omstandigheid dat een toestel moet worden ge-de-iced.

De vraag die de kantonrechter vervolgens beantwoord is of de vervoerder alle redelijke maatregelen heeft genomen om de vertraging van de passagiers op de eindbestemming(en) te beperken. De passagiers hebben in dit verband gesteld dat de vervoerder onvoldoende buffer in de overstaptijd heeft ingeruimd. Ook betwisten de passagiers dat zij zijn omgeboekt naar een redelijk alternatief. Er waren meerdere alternatieve vluchten beschikbaar die de passagiers met minder vertraging naar de verschillende eindbestemming(en) konden vervoeren. De kantonrechter overweegt dat de vervoerder in het stadium van de planning van de vlucht redelijkerwijs rekening moet houden met het risico op vertraging. In dit geval was de vlucht echter dusdanig lang vertraagd dat, ook al had de vervoerder voldoende reservetijd in acht genomen, de passagiers hun aansluitende vlucht(en) niet meer had kunnen halen. Verder geldt dat alle passagiers met een vertraging van minder dan 24 uur op hun respectievelijke eindbestemming zijn aangekomen. Onder deze omstandigheden kan niet worden geoordeeld dat de alternatief aangeboden vlucht(en) geen redelijke maatregel vormen. Bovendien hebben de passagiers nagelaten om te bewijzen dat er nog plaats beschikbaar was op de door hen genoemde vluchten. De algemene stelling dat vluchten zelden volgeboekt zijn, is daartoe onvoldoende.

De vorderingen van de passagiers worden afgewezen.

Lees de uitspraak hier:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBNH0:2024:11217&showbutton=true&keyword=ECLI%253aNL%253aRBNH0%253a2024%253a11217&idx=1>

Hoge Raad: Curaçao Airport Holding moet schade vergoeden aan Wijnmakerij Curaçao

Hoge Raad: Curaçao Airport Holding moet schade vergoeden aan Wijnmakerij Curaçao

De Hoge Raad heeft op 6 december 2024 de uitspraak van het Gemeenschappelijk Hof van Justitie in het voordeel van Wijnmakerij Curaçao bevestigd. Hiermee is het cassatieberoep van Curaçao Airport Holding (CAH) en Hato Assets Company (HASCO) verworpen, en blijft CAH verplicht om alle geleden schade van Wijnmakerij Curaçao te vergoeden. Deze zaak die sinds 2017 speelt, betreft de mislukte ontwikkeling van een wijngaard en wijnmakerij op Curaçao. Wijnmakerij Curaçao beheerde een wijngaard, een wijnmakerij, een bed and breakfast en organiseerde rondleidingen, maar moest deze activiteiten gedwongen stopzetten. In januari 2023 oordeelde het Hof dat CAH verantwoordelijk is voor de schade die uit deze sluiting voortkwam. Het cassatieverzoek dat CAH hiertegen indiende, is nu door de Hoge Raad afgewezen. Die oordeelde dat deze klachten niet kunnen leiden tot vernietiging van dat vonnis. (Hoge Raad, zaaknummer: 23/01518)

Bron:

<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:PHR:2024:666>

Rechtbank Breda: niet valt in te zien waarom zweefvlieger niet nog jaren probleemloos door zou kunnen blijven vliegen

Rechtbank Breda: niet valt in te zien waarom zweefvlieger niet nog jaren probleemloos door zou kunnen blijven vliegen

Op 5 december 2024 deed de rechtbank Zeeland-West-Brabant in Breda uitspraak in het beroep tegen de afwijzing van de aanvraag van een zweefvlieger om afgifte van een EASA medisch LAPL-certificaat. De zweefvlieger is sinds 1975 recreatief piloot. Om zijn hobby te kunnen beoefenen dient de vlieger naast een vliegbrevet te beschikken over een medisch certificaat. Dit certificaat is het LAPL-certificaat.

In augustus 2020 had de zweefvlieger een depressieve fase. De ouderenpsychiater tot wie de zweefvlieger zich had gewend heeft een milde bipolaire stoornis vastgesteld. In 2023 heeft de zweefvlieger, die inmiddels geen medicijnen meer gebruikte, zich laten herkeuren.

Deze verklaarde de vliegmedisch ongeschikt voor de klasse LAPL.

De zweefvlieger heeft tegen dit besluit bezwaar gemaakt. De ILT heeft in de bezwaarfase twee onafhankelijk medisch adviseurs (OMA's) verzocht advies uit te brengen aan de medisch beoordelaar die het bezwaar van zweefvlieger behandelde. Het bezwaar is vervolgens ongegrond verklaard. De zweefvlieger heeft hiertegen beroep ingesteld.

Beoordeling door de rechtbank

De rechtbank is van oordeel dat het gelet op de specifieke situatie waarin de zweefvlieger zich bevindt voor de hand had gelegen om hem nader te laten onderzoeken door een psychiater met luchtvaartgeneeskundige expertise, omdat de zweefvlieger tientallen jaren zonder problemen recreatief gevlogen heeft. Dat de ouderenpsychiater een bipolaire stoornis bij hem heeft vastgesteld en dat deze aandoening chronisch van aard is en van karakter altijd latent aanwezig zal blijven, betekent op basis van de geldende wet- en regelgeving niet dat aan zweefvlieger geen LAPL-certificaat kan of kon worden verleend. De enkele verwijzing van de keuringsarts naar de diagnose die de ouderenpsychiater heeft gesteld en vervolgens de motivering van het bestreden besluit dat, gelet op het karakter van een bipolaire-I-stoornis en AMC11 MED.B.095, de zweefvlieger om die reden geen LAPL-certificaat kan krijgen, dragen het besluit niet. De rechtbank is van oordeel dat niet het gewicht had mogen worden toegekend aan de AMC's als is gedaan, omdat de AMC's slechts richtinggevend en instruerend van aard zijn. De rechtbank is daarom van oordeel dat de combinatie van het advies van de OMA's en de beoordeling van de medisch beoordelaar in de bezwaarfase niet voldoet aan de eisen uit MED.B.095 van deel 3 van bijlage IV, subdeel B van de Verordening.

De minister had, gelet op het in MED.B.095 vervatte voorschrift, opdracht moeten geven om de zweefvlieger

(aanvullend) te laten onderzoeken door een psychiater met Luchtvaartgeneeskundige achtergrond, om de zweefvlieger op basis van de beste luchtvaartgeneeskundige praktijken te beoordelen en speciale aandacht te besteden aan de complete medische geschiedenis van zweefvlieger. De minister had deze opdracht moeten geven. Daarnaast is in het advies van de OMA's dat ten grondslag ligt aan het bestreden besluit, noch in de beoordeling van de medisch beoordelaar zelf, de omstandigheid dat zweefvlieger bijna vijftig jaar probleemloos heeft gevlogen meegewogen, terwijl niet (zonder meer) is in te zien waarom zweefvlieger niet nog jaren probleemloos door zou kunnen blijven vliegen. Het enkele feit dat zweefvlieger in de tussentijd gediagnosticeerd is, is daarvoor onvoldoende. (Zaaknummer: BRE 23/10361)

**Nieuwe uitspraak van het
Duitse Bundesgerichtshof
versterkt de positie van
Luchtvaartmaatschappijen**

**Nieuwe uitspraak van het
Duitse Bundesgerichtshof
versterkt de positie van**

Luchtvaartmaatschappijen

Een recente uitspraak van het Duitse Bundesgerichtshof (BGH) van 24 september 2024, zaak nr. X ZR 136/23, heeft betrekking op de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij jegens passagiers in geval van annulering van een vlucht als gevolg van buitengewone omstandigheden. In het bijzonder onderzocht de rechtbank of de gedaagde luchtvaartmaatschappij verplicht is om compensatie te betalen op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 na het annuleren van een vlucht als gevolg van een sneeuwstorm.

Inhoud van de zaak

De eiser eist van de luchtvaartmaatschappij een schadevergoeding op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 door middel van overgedragen rechten. De passagiers hadden op 27 februari 2020 om 18.15 uur een vlucht geboekt van Stuttgart naar Hamburg, die door de luchtvaartmaatschappij werd geannuleerd vanwege een sneeuwstorm in Stuttgart. Deze weergebeurtenis leidde tot vertraagde slots van de luchtverkeersleiding op de luchthaven van Stuttgart, waardoor aanzienlijke vertragingen op de hele luchthaven ontstonden. Met specifieke verwijzing naar deze vliegroute heeft de luchtvaartmaatschappij de rotatie geannuleerd omdat de weersomstandigheden op eerdere vluchten en de daaruit voortvloeiende vertragingen van het slot, in combinatie met vluchtbeperkingen als gevolg van de avondklok, een tijdige uitvoering van de vlucht naar Hamburg verhinderden. Deze beslissing werd genomen om ervoor te zorgen dat het vliegtuig de volgende dag zijn lijnvluchten vanuit Stuttgart kon uitvoeren. Als gevolg hiervan arriveerden passagiers in Hamburg met een vertraging van 12 uur en 44 minuten. De rechtbank kende de eiser aanvankelijk een schadevergoeding van 250 euro toe, maar het hof van beroep wees de vordering af, waarop de eiser hoger beroep instelde. De uitspraak geeft een

goed inzicht van de “operationele modus” van luchtvaartmaatschappijen en verduidelijkt de voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen zijn vrijgesteld van compensatieverplichtingen.

Juridische motivering van het BVG

Het Bundesgerichtshof verwierp het beroep van de eiser en bevestigde de beslissing van het hof van beroep, waardoor de luchtvaartmaatschappij werd vrijgesteld van compensatie vanwege buitengewone omstandigheden. De uitspraak is gebaseerd op artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 261/2004, op grond waarvan luchtvaartmaatschappijen in buitengewone omstandigheden compensatie kunnen weigeren.

Het BGH heeft vastgesteld dat een sneeuwstorm kwalificeert als een buitengewone omstandigheid volgens de wet op de passagiersrechten, aangezien zwaar weer kan leiden tot vertragingen als gevolg van ATC-slotbeperkingen. Bovendien heeft het BGH gepreciseerd dat de verstoringen van de sneeuwstorm, die al vertragingen veroorzaakte voor eerdere vluchten, ook in aanmerking kunnen worden genomen voor latere vluchten, zolang er een rechtstreeks verband bestaat tussen de buitengewone omstandigheid en de annulering. Luchtvaartmaatschappijen kunnen zich beroepen op buitengewone omstandigheden wanneer ze besluiten bepaalde vluchten te annuleren om verdere vertragingen in het hele schema te voorkomen. Daarom kijken de rechters niet alleen naar de individuele vlucht, maar naar het hele vluchtschema van de luchtvaartmaatschappij. De uitspraak stelt expliciet: *“Een luchtvaartmaatschappij is niet verplicht om alle lijnvluchten uit te voeren zonder rekening te houden met de gevolgen zolang deze haalbaar zijn; In plaats daarvan kan het manieren zoeken om verstoringen veroorzaakt door buitengewone omstandigheden op de operationele modus van het getroffen vliegtuig tot een minimum te beperken.”*

De rechtbank benadrukte dat luchtvaartmaatschappijen de vrijheid hebben om vluchten te annuleren wanneer zich buitengewone omstandigheden voordoen. Dit omvat het nemen van maatregelen om verstoring van volgende vluchten tot een minimum te beperken. Bijgevolg achtte het BGH het besluit van de luchtvaartmaatschappij om de vlucht naar Hamburg en de terugkeer naar Stuttgart te annuleren redelijk om de lijnvluchten de volgende dag stipt te kunnen uitvoeren. Bovendien accepteerde de BGH het bewijs van de luchtvaartmaatschappij dat ze de volgende dag alternatief vervoer zou aanbieden om compensatie op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 te weigeren.

Bron:

<https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&Datum=Aktuell&Sort=12288&nr=139410&anz=1175&pos=8>

ICAO **verhoogt**
aansprakelijkheidslimieten

ICAO **verhoogt**
aansprakelijkheidslimieten



Op 18 oktober 2024 heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) aangekondigd dat de aansprakelijkheidslimieten voor overlijden, letsel,

vertragingen, bagage- en vrachtclaims vanaf 28 december 2024 zullen worden verhoogd op grond van het Verdrag van Montreal van 1999.

Deze aanpassing is in overeenstemming met het ingebouwde vijfjaarlijkse herzieningsmechanisme van het Verdrag om rekening te houden met de inflatie.

In de aankondiging benadrukte de secretaris-generaal van de ICAO de rol van het verdrag bij de bescherming van de belangen van passagiers en vracht. Het verdrag beschermt billijke compensatie en biedt een uniform kader voor de aansprakelijkheid van passagiers, bagage en vrachtvervoer, waarbij de belangen van consumenten en luchtvaartmaatschappijen in evenwicht worden gebracht. De ICAO heeft de ondertekenaars van het verdrag, waaronder Nederland*, verzocht de nationale wettelijke vereisten te wijzigen om de herziene limieten vanaf 28 december 2024 volledig van kracht te laten worden.

De verhoogde limieten zijn als volgt:

Soort letsel	Huidige limiet	Verhoogde limiet
Dood of lichamelijk letsel	128.821 bijzondere trekkingsrechten	151.880 bijzondere trekkingsrechten (≈ NZD 336.661,97)
Vertraging in het personenvervoer	5.346 bijzondere trekkingsrechten	6.303 bijzondere trekkingsrechten (≈ NZD 13.971,43)
Vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging van bagage	1.288 bijzondere trekkingsrechten	1.519 bijzondere trekkingsrechten (≈ NZD 3.367,06)

Vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging van vracht	22 SDR's per kg	26 SDR's per kg (\approx NZD 57,63 per kg)
--	-----------------	--

De NZD-waarde is gebaseerd op de wisselkoersen op 5 november 2024.

*Nederland heeft het Verdrag van Montreal van 1999 ondertekend en geratificeerd en de bepalingen ervan zijn geïntegreerd in de Nederlandse wetgeving. Dit betekent dat de regels en aansprakelijkheidslimieten die in het verdrag zijn vastgelegd, worden toegepast op vluchten die vertrekken vanuit, aankomen in, of door Nederland gaan, mits ze onder de reikwijdte van het verdrag vallen.

Waddenzee zonerings onbemande luchtvaartuigen

Waddenzee zonerings onbemande luchtvaartuigen

Auteur: Ronald Schnitker 26 november 2024

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee en de Regeling zonerings onbemande luchtvaartuigen. Onbemande luchtvaartuigen (drones) mogen nu niet boven de Waddenzee vliegen. Terwijl dat in sommige gevallen wel

wenselijk is. Met deze wijzigingen wordt het in beperkte gevallen mogelijk om met onbemande luchtvaartuigen in dit gebied te vliegen.

Op dit moment zijn vluchten boven de Waddenzee met onbemande luchtvaartuigen tot een hoogte van 450 meter niet toegestaan. Het doel van deze wijziging is om vluchten met onbemande luchtvaartuigen boven de Waddenzee in een beperkt aantal gevallen toe te staan.

Bij:

1. hulpverlening en reddingsacties met inbegrip van noodleveringen;
2. toezicht en opsporing door daartoe bevoegde instanties;
3. controle op de staat van hoogspanningsleidingen en pijpleidingen;
4. metingen in het belang van volksgezondheid, beheer of wetenschap;
5. incidentele foto- en filmopnamen in het belang van nieuwsvoorziening of voorlichting.

Het ministerie van I&W heeft een openbare consultatie uitgeschreven waarop tot en met 2 december 2024 kon worden gereageerd. De reacties op deze consultatie, die openbaar zijn, worden weergegeven op:

U kunt tot en met 2 december 2024 via deze website reageren op alle onderdelen van zowel het besluit als de regeling en de daar bijhorende toelichtingen.

[Reageren op deze consultatie](#)

Luchtruimbepeningen tussen Israël en Iran

Luchtruimbepeningen tussen Israël en Iran:

Juridische Kaders en Economische Gevolgen voor de Luchtvaart

Auteur: Arthur Flieger

In 2024 zijn de spanningen tussen Israël en Iran geëscaleerd tot een niveau dat aanzienlijke gevolgen heeft voor het internationale luchtverkeer. Deze geopolitieke situatie heeft geleid tot luchtverkeersbepeningen, waarbij veiligheidsinstanties zoals de European Union Aviation Safety Agency (EASA) een cruciale rol spelen in het waarborgen van de veiligheid van passagiers en bemanningen. Dit artikel gaat dieper in op de wettelijke kaders die deze beperkingen ondersteunen, de rol van EASA in het luchtverkeersbeheer, en de verstreckende economische gevolgen voor de internationale luchtvaartsector.

[Lees het volledige artikel](#)

Britse burgerluchtvaartautoriteit presenteert routekaart voor vliegen buiten de visuele zichtlijn (BVLOS)

Britse burgerluchtvaartautoriteit presenteert routekaart voor vliegen buiten de visuele zichtlijn (BVLOS)

De Britse burgerluchtvaartautoriteit is van plan om tegen het einde van het jaar te beginnen met drone demonstraties buiten de visuele zichtlijn (BVLOS) en tegen 2027 routineoperaties op te zetten volgens een routekaart die op 24 september door de toezichthouder is gepresenteerd. De routekaart bevat een plan om schaalbare, onbemande vliegtuigen van een specifieke categorie mogelijk te maken.

Zie voor meer informatie:
<https://www.caa.co.uk/publication/download/23030>

en ook:
<https://www.dronewatch.nl/2024/10/02/britse-luchtvaartautoriteit-presenteert-roadmap-voor-grootschalige-bvlos-dronebezorging/>

Duitse Bundesgerichtshof: Het ijsvrij maken van een vliegtuig is geen 'buitengewone omstandigheid'

Duitse Bundesgerichtshof

het ijsvrij maken van een vliegtuig is geen 'buitengewone omstandigheid'

Volgens het Duitse Bundesgerichtshof (BGH) kunnen luchtvaartmaatschappijen zich niet langer beroepen op buitengewone omstandigheden in geval van een vertraging na het ijsvrij maken (zaak nr.: X ZR 146/23). Als een vliegtuig voor het opstijgen in de winter ijsvrij moet worden gemaakt, is dit niet automatisch een buitengewone omstandigheid in de zin van Verordening (EG) nr. 261/2004.

Passagiers hebben daarom recht op compensatie in geval van een aanzienlijke vertraging van meer dan drie uur. Dit geldt in ieder geval voor regio's waar wintertemperaturen te verwachten zijn.

De zaak

De zaak betrof een juridisch geschil tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM en een Duitse claim

managementmaatschappij (CMC) waaraan een passagier haar vorderingen had gecedeerd. Een passagier wilde in december 2021 van Minneapolis in de VS via Amsterdam naar Düsseldorf vliegen. Het vliegtuig moest in Minneapolis ijsvrij worden gemaakt en startte met vertraging. De passagier miste de aansluitende vlucht in Amsterdam en kwam met een vertraging van iets minder dan vier uur aan in Düsseldorf. De CMC eiste in eerste instantie buiten de rechtbank om schadevergoeding van KLM, maar de luchtvaartmaatschappij beriep zich op buitengewone omstandigheden en wees de schadeclaim af. De CMC stapte vervolgens naar de rechter en eiste uiteindelijk 50 % van de volledige schadevergoeding van € 600 omdat de vertraging minder dan 4 uur bedroeg. De luchtvaartmaatschappijen beriepen zich op dit verweer, aangezien art. 5 subs. 2 sub c) een dergelijke vermindering van de volledige compensatie tot 50 % toestaat. De vordering werd toegewezen door de arrondissementsrechtbank van Düsseldorf, maar werd in hoger beroep afgewezen bij de regionale rechtbank. De BGH heeft de uitspraak herzien en heeft nu besloten dat de KLM de € 300 moet betalen.

Juridische redenering

De BGH legde uit dat het ijsvrij maken van een vliegtuig over het algemeen deel uitmaakt van de normale activiteit van een luchtvaartmaatschappij bij wintertemperaturen. Het dient om ervoor te zorgen dat het vliegtuig zich in een technisch onberispelijke en veilige operationele staat bevindt. Vliegtuigen die in december vanuit Minneapolis opstijgen, hoeven niet altijd ijsvrij te worden gemaakt. De beslissing hangt af van het weer en de beoordeling van de piloot. Doorgaans is het te verwachten dat ontdooiing nodig zal zijn. Volgens de uitleg van het Europees Hof van Justitie van een 'buitengewone omstandigheid' is dit een gebeurtenis waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed kon uitoefenen – zoals de winterse weersomstandigheden –, maar die bovendien niet inherent was aan de normale bedrijfsvoering van een

luchtvaartmaatschappij. Het BGH interpreteert het tweede deel van de definitie in die zin dat luchtvaartmaatschappijen in de winter moeten erkennen dat er lage temperaturen kunnen ontstaan en dat het dus noodzakelijk is om een vliegtuig ijsvrij te maken.

Bron:

<https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=5f393b11cda50e6f27666985404653b6&Seite=3&nr=139019&anz=78405&pos=98>