

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 (HASC0) 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 zoner~~ing~~ onbemande luchtvaartuigen

Waddenzee zoner~~ing~~ 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 zoner~~ing~~ 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 luchtverkeersbeperkingen, 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>

**EU stelt nieuw
screeningssysteem voor
passagiers voor onbepaalde
tijd uit**

**EU stelt nieuw
screeningssysteem voor
passagiers voor onbepaalde
tijd uit**

Bron: www.ainonline.com, 14 oktober 2024

De Europese Unie heeft de invoering van haar veelbesproken inreis- /uitreis-systeem (EES), een biometrisch vingerafdruk- en gezichtsscan controlesysteem voor niet-EU-burgers aan alle

EU-grenzen, opnieuw uitgesteld. Het zou op 10 november worden uitgerold, maar is opnieuw uitgesteld nadat Duitsland, Frankrijk en Nederland zeiden dat hun systemen niet klaar waren. De EU-autoriteiten zeggen dat er niet langer een specifiek nieuw tijdschema was voor de implementatie van het EES, maar dat het gefaseerd zou worden ingevoerd. Deze pre-travel en pre-boarding vereiste, die oorspronkelijk gepland stond om in 2022 te beginnen, is bedoeld om van toepassing te zijn op niet-visumplichtige onderdanen van derde landen die naar Europese staten reizen. EES-informatie zal vóór aankomst aan de grenzen via een onlinetoepassing worden ingediend, zodat risico's op het gebied van irreguliere migratie, veiligheidscontroles of risico's voor de volksgezondheid voorafgaand aan de reis kunnen worden beoordeeld. Sinds 6 oktober 2024 moeten alle bezoekers van de EU die geen visum nodig hebben voor de reis, echter een reisgoedkeuring krijgen via het nieuwe European Travel Information and Authorization System (ETIAS). Deze machtiging verleent een visumvrijstelling voor een verblijf van maximaal 90 dagen. Momenteel is ETIAS van toepassing op alle commerciële exploitanten, met inbegrip van charters. Universal Weather & Aviation en andere internationale vluchtplanningsdiensten, zoals OpsGroup, hebben opheldering gevraagd over of en wanneer ETIAS van toepassing zal zijn op particuliere exploitanten. In de tussentijd raadt Universal particuliere vliegtuigexploitanten aan zich te registreren bij EU-LISA (een EU-veiligheidsagentschap) in afwachting van mogelijke reizen naar de EU.

Zie ook: https://travel-europe.europa.eu/etias_en

Supreme Court in VK: De ziekte van de piloot is geen buitengewone omstandigheid

Supreme Court in VK: De ziekte van de piloot is geen buitengewone omstandigheid

Op 10 juli 2024 heeft de Supreme Court (Hooggerechtshof) van het Verenigd Koninkrijk zijn uitspraak gedaan in de zaak Lipton versus BA Cityflyer over de vraag of passagiers recht hebben op compensatie wanneer ziekte van de piloot heeft geleid tot annulering van een vlucht. De hamvraag was of de ziekte van de piloot kon worden aangemerkt als een “buitengewone omstandigheid” die de luchtvaartmaatschappij in staat stelt zich te verdedigen tegen schadeclaims van passagiers. Het Hof stelde de passagiers in het gelijk. Het oordeelde dat de ziekte van de piloot inherent is aan de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij en niet als “buitengewoon” kan worden beschouwd. Van luchtvaartmaatschappijen wordt daarom verwacht dat ze de planning van hun bemanning goed beheren en compensatie betalen aan passagiers wanneer vluchten worden geannuleerd als gevolg van ziekte van de bemanning.

De feiten

Op 30 januari 2018 hadden de Liptons een vlucht geboekt van Milaan naar London City Airport, uitgevoerd door BA Cityflyer Limited (“Cityflyer”). De vlucht zou om 17:05 uur plaatselijke tijd vertrekken uit Milaan en om 18:05 uur plaatselijke tijd

aankomen in Londen. Een uur voor het opstijgen meldde de piloot zich onwel en werd hij ongeschikt verklaard om te vliegen. Omdat er niet op tijd een vervangende piloot beschikbaar was, werd de vlucht geannuleerd en werden de Liptons op een andere vlucht geboekt die ongeveer $2\frac{1}{2}$ uur na de geplande aankomsttijd aankwam. De Liptons dienden vervolgens een claim in voor € 250 aan compensatie.

De beslissing van de Supreme Court

Over de vraag of ziekte van de piloot een buitengewone omstandigheid vormt, heeft de Supreme Court in zijn arrest van 10 juli 2024, Case ID: UKSC 2021/0098,

uitsluitend gegeven. De Supreme Court oordeelde dat de ziekte van de piloot geen buitengewone omstandigheid was, omdat “het beheer van onverwachte afwezigheid van personeel, als gevolg van ziekte of overlijden intrinsiek verbonden was met de kwestie van de planning van de bemanning en de werktijden van het personeel en daarom iets was dat inherent was aan de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij”.

Bron: <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2021-0098.html>