Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
Y. BOT
fremsat den 28. juli 2016[1]

Sag C-315/15

Marcela Pešková,
Jiří Peška
mod
Travel Service a.s.

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag, Den Tjekkiske Republik))

»Præjudiciel forelæggelse — lufttransport — kompensation til luftfartspassagerer ved aflysning eller lange forsinkelser — rækkevidde — bortfald af forpligtelsen til at betale kompensation — kollision mellem en fugl og et fly — begrebet »begivenhed« som omhandlet i Domstolens praksis og begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i forordning (EF) nr. 261/2004 — begrebet »rimelig foranstaltning« — begivenhed, som ikke er et led i et transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktiviteter«

1. I den foreliggende sag skal Domstolen tage stilling til, om en kollision mellem en fugl og et fly, som har medført, at flyets ankomsttid er blevet forsinket med mere end tre timer, er en sådan »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i forordning (EF) nr. 261/2004[2], at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale kompensation til passagererne for forsinkelsen bortfalder.

2. I dette forslag til afgørelse vil jeg redegøre for grundende til, at jeg mener, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en kollision mellem en fugl og et fly, som har medført en forsinkelse på mere end tre timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt, ikke er en sådan »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse og derfor ikke indebærer, at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale kompensation bortfalder.

1 — Originalsprog: fransk.

2 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 11.2.2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).

I – **Retsforskrifter**

3. I 14. betragtning til forordning nr. 261/2004 anføres følgende:

»Ligesom under Montrealkonventionen[3] bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.«

4. Forordningens artikel 5, stk. 3, lyder således:

»Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

5. I henhold til nævnte forordnings artikel 7, stk. 1, litra a), har passagerer, når der henvises til denne artikel, ret til at modtage en kompensation på 250 EUR for så vidt angår alle flyvninger på højst 1 500 km.

6. Endelig lyder artikel 13 i forordning nr. 261/2004 således:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation, eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver anden person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller en tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve kompensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«

II – **Faktiske omstændigheder i hovedsagen**

7. Den 10. august 2013 var Marcela Pešková og Jiří Peška passagerer på en flyvning med Travel Service a.s. som operatør (herefter »den sagsøgte i hovedsagen«) med afgang fra Burgas (Bulgarien) og med bestemmelsessted Ostrava (Den Tjekkiske Republik).

8. Denne flyvning havde følgende planmæssige rute: Prag (Den Tjekkiske Republik) – Burgas – Brno (Den Tjekkiske Republik) – Burgas – Ostrava. På strækningen Prag – Burgas blev der konstateret en teknisk fejl ved en ventilklap, hvilket nødvendiggjorde en reparation, der tog 1 time og 45 minutter. Ifølge den sagsøgte i hovedsagen stødte flyet ved landingen i Brno sammen med en fugl, hvorfor en tekniker fra Slaný (Den Tjekkiske Republik), som var ansat af den sagsøgte i hovedsagen, foretog en kontrol af flyet. Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag, Den Tjekkiske Republik) har anført, at et andet selskab allerede havde foretaget en kontrol. Imidlertid anerkendte flyets ejer, Sunwing, ikke dette selskabs kompetence. Således undersøgte den sagsøgte i hovedsagens tekniker på ny stedet, hvor kollisionen havde fundet sted, uden at der dog herved blev afsløret noget nyt.

3 — Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen), indgået i Montreal den 28.5.1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9.12.1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets beslutning 2001/539/EF af 5.4.2001 (EFT 2001, L 194, s. 38).

9. Idet den tekniske fejl ved en ventilklap og kollisionen mellem flyet og en fugl medførte, at flyets ankomst til Ostrava blev forsinket med 5 timer og 20 minutter, har Marcela Pešková og Jiří Peška ved stævning indleveret til den forelæggende ret den 26. november 2013 hver især nedlagt påstand om, at den sagsøgte i hovedsagen tilpligtes at betale 250 EUR i kompensation til dem med henvisning til artikel 7, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004.

10. Ved dom af 22. maj 2014 gav Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag) sagsøgerne medhold under henvisning til, at disse to begivenheder havde medført en forsinkelse, og at de ikke kunne henføres under »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3. Ifølge den forelæggende ret er det åbenbart, at det fuldt ud er omfattet af den sagsøgte i hovedsagens kompetence at afgøre, hvorledes det som luftfartsselskab administrativt løser tekniske problemer i forbindelse med »ibrugtagning« af et fly efter en kollision med en fugl. Ligeledes har retten henledt opmærksomheden på, at den sagsøgte i hovedsagen ikke havde godtgjort, at det gjorde alt, hvad der lå i dets magt for at undgå, at flyvningen forsinkedes, idet selskabet blot hævdede, at det efter kollisionen mellem flyet og en fugl »havde været nødvendigt« at afvente den autoriserede teknikers ankomst.

11. Den 2. juli 2014 appellerede den sagsøgte i hovedsagen denne afgørelse. Ved kendelse af 17. juli 2014 blev denne appel afvist af Městský soud v Praze (byretten i Prag, Den Tjekkiske Republik), idet det ved ovennævnte afgørelse var fastsat, at sagen vedrørte to forskellige krav, hvoraf ingen af dem oversteg 10 000 CZK (ca. 365 EUR).

12. Den sagsøgte i hovedsagen anlagde således sag ved Ústavní soud (forfatningsdomstol, Den Tjekkiske Republik) til prøvelse af dom af 22. maj 2014 afsagt af Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag). Ved dom af 20. november 2014 ophævede Ústavní soud (forfatningsdomstol) den af Obvodní soud afsagte dom af 22. maj 2014 med den begrundelse, at dommen tilsidesatte den sagsøgte i hovedsagens grundlæggende ret til en retfærdig rettergang, idet Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag) som ret i sidste instans havde pligt til at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål i henhold til artikel 267 TEUF. Ústavní soud (forfatningsdomstol) anførte ligeledes, at Domstolen indtil videre ikke har givet en fuldstændig fortolkning af forordning nr. 261/2004 for så vidt angår karakteren af det ansvar, som følger af en kollision mellem et fly og en fugl i kombination med andre begivenheder, i dette tilfælde tekniske begivenheder. Efter forfatningsdomstolens opfattelse fremgår det derudover heller ikke klart af hverken Domstolens praksis eller af forordningen, at sådanne omstændigheder kan anses for at være »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3.

13. Det er således under disse omstændigheder, at Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag) har besluttet sig for at forelægge Domstolen præjudicielle spørgsmål.

III – **De præjudicielle spørgsmål**

14. Idet Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag) er i tvivl om fortolkningen af forordning nr. 261/2004, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Udgør en kollision mellem et fly og en fugl en sådan »begivenhed« som omhandlet i præmis 22 i Domstolens dom af 22. december 2008, [Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771),] eller udgør den en »usædvanlig omstændighed« som anført i 14. betragtning […] til forordning nr. 261/2004 […], eller er [kollisionen] ikke omfattet af nogen af de nævnte begreber?

2) Såfremt en kollision mellem et fly og en fugl udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i 14. betragtning [til forordning nr. 261/2004], kan præventive kontrolforanstaltninger navnlig i området omkring lufthavnene (f.eks. bortjagning af fugle ved hjælp af støj, samarbejde med

ornitologer, eliminering af steder, der udgør typiske samlepladser eller trækruter for fugle, bortjagning ved hjælp af lys osv.) anses for at udgøre rimelige foranstaltninger, som luftfartsselskabet kan træffe for at undgå en sådan kollision? Hvad udgør i dette tilfælde en »begivenhed« som omhandlet i præmis 22 i dom [af 22. december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?

3) Såfremt en kollision mellem et fly og en fugl udgør en »begivenhed« som omhandlet i præmis 22 i dom [af 22. december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], kan den da samtidig anses for en »begivenhed« som omhandlet i […] 14. betragtning til forordning [nr. 261/2004], og kan de samlede tekniske og administrative forholdsregler, som luftfartsselskabet skal træffe efter en kollision mellem et fly og en fugl, hvorved der imidlertid ikke er sket skade på flyet, i så fald anses for »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i 14. betragtning til forordningen?

4) Såfremt de samlede tekniske og administrative forholdsregler, der træffes efter en kollision mellem et fly og en fugl, hvorved der imidlertid ikke er sket skade på flyet, udgør »usædvanlige omstændigheder« som anført i 14. betragtning til forordning [nr. 261/2004], kan det da kræves, at luftfartsselskabet allerede ved planlægningen af flyvninger tager hensyn til risikoen for, at det efter en kollision mellem et fly og en fugl er nødvendigt at træffe sådanne tekniske og administrative forholdsregler, og at selskabet som en rimelig foranstaltning tager hensyn hertil allerede ved udarbejdelsen af flyveplanerne?

5) Hvorledes skal det transporterende luftfartsselskabs pligt til at yde kompensation i henhold til […] artikel 7 i forordning [nr. 261/2004] fastslås i det tilfælde, at forsinkelsen ikke alene skyldes de administrative og tekniske forholdsregler, der er blevet truffet efter en kollision mellem et fly og en fugl, hvorved flyet ikke blev beskadiget, men ligeledes i vidt omfang skyldes reparation af en teknisk fejl, som opstod uafhængigt af den nævnte kollision mellem flyet og en fugl?«

IV – **Bedømmelse**

A – *Indledende bemærkninger*

15. Undersøgelsen af den sag, der er forelagt Domstolen, fører mig af hensyn til klarheden til at stille følgende spørgsmål.

16. På området for erstatning til passagerer i tilfælde af forsinket flytransport har Domstolen efter min opfattelse i sin praksis vist sig at være såvel præcis som beskyttende over for passagererne. Når jeg læser nogle af de skriftlige indlæg, der er indgivet for Domstolen, hvoraf visse bl.a. – om end alene vedrørende betaling af en eventuel erstatning – henviser til »urimelige omkostninger«, kan jeg ikke undlade at stille mig selv spørgsmålet om, hvorvidt den lempelse af retspraksis – hvilket der efter min opfattelse er tale om – som parterne ønsker, udspringer af den omstændighed, at den aktuelle retspraksis betragtes som udgørende en uforholdsmæssig finansiel byrde for luftfartsselskaberne.

17. Dette forstår jeg godt. Men selv om dette er en realitet, skal den løsning, som kan korrigere denne eventuelt uforholdsmæssige virkning, efter min opfattelse komme ved en lovændring og ikke ved en tilpasning af retspraksis, som dels ville give Domstolen en rolle, der ikke forekommer at være dens, dels risikerer at udviske de linjer, som ellers allerede er udstukket med præcision. Domstolen har i øvrigt udstukket dem under anvendelse af sin sædvanlige fortolkningsmetode og i forhold til de udtryk, der er anvendt af EU-lovgiver, og de begrundelser, som denne har redegjort for.

18. Tages der ikke hensyn til den lighed, der er mellem forskellige situationer på grund af semantiske sondringer, hvilket mig bekendt ikke foreskrives ved noget retsprincip, ville dette, som jeg får lejlighed til at vende tilbage til under redegørelsen for mit ræsonnement, i realiteten føre til en kasuistisk tilgang, som enten ville gøre Domstolen – Unionens øverste retsinstans – til en ret, der vurderer de faktiske omstændigheder, eller overlade afgørelsen af sagen til den nationale ret med alle de risici for afvigende praksis, der ville følge heraf.

19. Det forekommer mig, at der heri ligger en risiko for vilkårlighed og således retsusikkerhed.

20. Den logiske løsning, som også er i overensstemmelse med institutionernes normale arbejdsgang, henset til deres respektive kompetencer, ville efter min opfattelse bestå i en vedtagelse af en lovgivningsmæssig løsning bestående i en korrektion af bestemmelser, hvis oprindelige affattelse har haft konsekvenser, som EU-lovgiver finder ikke bør opretholdes.

B – *Om de præjudicielle spørgsmål*

21. Med sit første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en kollision mellem en fugl og et fly, som har medført en forsinkelse på mere end tre timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt, er en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, således at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale en kompensation bortfalder.

22. Det bemærkes, at det følger af forordningens artikel 5, stk. 3, at et transporterende luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, såfremt det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, var blevet truffet.

23. Domstolen har præciseret, at da artikel 5, stk. 3, udgør en undtagelse til princippet om, at passagerer har krav på kompensation, skal denne bestemmelse fortolkes strengt [4].

24. Desuden kan omstændigheder ved en begivenheds indtræden alene kvalificeres som »usædvanlige« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, såfremt de vedrører en begivenhed, som i lighed med de begivenheder, der er opregnet i 14. betragtning til forordning nr. 261/2004, ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse [5].

25. I denne forbindelse fremgår det af de for Domstolen afgivne indlæg, at der hersker en vis forvirring med hensyn til disse to betingelser. Således har vi kunnet læse, at når en begivenhed ikke kan forudses, og når denne ligger uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol, skulle den automatisk anses for at være en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i forordning nr. 261/2004.

26. Imidlertid er de betingelser, som er opregnet af Domstolen i ovennævnte praksis, kumulative. Således er en begivenhed en udsædvanlig omstændighed, når den dels ikke er et led i det transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, dels, som følge af denne begivenheds karakter eller oprindelse, ligger uden for sidstnævntes faktiske kontrol.

4 — Dom af 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 35 og den deri nævnte retspraksis).

5 — Jf. dom af 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

27. Herefter vil fraværet af en af disse betingelser være til hinder for at kvalificere begivenheden som en »usædvanlig omstændighed«. Dette er tilfældet, når en fugl kolliderer med et fly. Selv om denne begivenhed efter sin karakter eller oprindelse ligger uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol, vil den til gengæld ikke kunne anses for ikke at være et led i dets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

28. Farer med dyr i forbindelse med lufttransport er et velkendt fænomen, der er de berørte parter fuldt bekendt. Således vil man allerede ved flyets fremstilling afprøve de dele af flyet, der er mest udsatte for sammenstød med fugle, herunder især motoren og cockpittets forrude, for at flyet kan opnå sit navigeringscertifikat med flyvetilladelse [6]. Med henblik på at afprøve flyets modstandsdygtighed i tilfælde af kollision med fugle anvender flykonstruktører således jævnligt »kyllingekanoner«, der kaster døde fuglekroppe af sted med samme fart som flyets hastighed under flyvning på den højde, hvor det er mest almindeligt at møde sådanne fugle, dvs. ved letning og ved landing. Alt afhængig af fly- og motormodel skal flyets struktur således kunne modstå en kollision med fugle af forskellig størrelse [7].

29. Det er ikke alene konstruktører af luftfartøjer, der er opmærksomme på de farer, der er forbundet med dyr. Således har de fleste lufthavne forskellige metoder til at jage fugle og andre dyr bort fra områderne omkring banerne, såsom affyring af detonerende raketter, laserfakler eller efterligning af nødskrig. Med henblik på at mindske tiltrækning til et område i nærheden af en lufthavn kan der ligeledes iværksættes særlige forholdsregler såsom udtørring af vandhuller eller forbud mod opdyrkning af særlige afgrøder, som er særligt tiltrækkende for fugle [8].

30. Det er ligeledes velkendt, at kollisioner med fugle forekommer hyppigere i visse perioder end andre, idet de farligste årstider er dem, hvor fuglene migrerer, og den periode, hvor unge fugle, som ikke er vant til fly, flyver, ligesom de tidspunkter på dagen, som er farligst, er daggry og tusmørke [9].

31. Kollision med en eller flere fugle og et fly er derfor et almindeligt og kendt fænomen blandt de forskellige økonomiske aktører, som opererer inden for luftfart. Ifølge et amerikansk studie fra 2011 om farer forbundet med dyr er der blevet registreret 99 411 tilfælde af sammenstød med dyr, siden Federal Aviation Adminsitration (FAA) blev oprettet i 1990. I langt de fleste tilfælde – 97,4% – af kollisionerne var en fugl indblandet [10]. I Frankrig er der hvert år ca. 700 tilfælde af kollisioner mellem en fugl og et fly [11].

32. Før, under og efter flyvningen spiller piloterne selv en vigtig rolle i håndteringen af de farer, der er forbundet med dyr. Inden en flyvning bliver piloterne navnlig gjort bekendte med tilgængelige oplysninger, der bliver offentliggjort af de offentlige luftfartskontrolmyndigheder, om, hvorvidt der er eller ikke er fugle på eller i nærheden af såvel afgangs- som ankomstlufthavnen [12]. Er der risiko herfor, kan piloterne anmode om, at der iværksættes foranstaltninger, således at fuglene skræmmes bort. Under taxi skal piloterne ligeledes være særligt opmærksomme på banen for enhver tilstedeværelse af fugle og, i givet fald, gøre opmærksom herpå. Endelig skal enhver kollision med fugle gøres til genstand for en redegørelse [13].

6 — Jf. beslutning nr. 2003/9/RM fra Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur (EASA) af 24.10.2003 på følgende internetadresse: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf

7 — Jf. beslutningens s. 60 ff.

8 — Jf. teknisk note fra generaldirektoratet for civil luftfart fra marts 2007 på følgende internetadresse: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf

9 — Ibidem.

10 — Jf. sammenfatning fra Airport Cooperative Research Program (ACRP) med titlen »Bird harassment, repellent and deterrent techniques for use on and near airports«, som findes på følgende internetadresse: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf

11 — Jf. statistikker fra den civile luftfarts tekniske tjeneste på følgende internetadresse: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php

12 — Disse beskeder kaldes Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Jf. følgende internetadresse: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php

33. Det må således konstateres, at kollisionen mellem en fugl og et fly på ingen måde er en »ualmindelig« begivenhed [14], snarere tværtimod. Hyppigheden af denne type af kollisioner, sammenholdt med det forhold, at den tages i betragtning såvel ved flyets konstruktion som ved flyvningens forskellige faser, viser, efter min opfattelse, i tilstrækkelig grad, at en sådan begivenhed hænger helt uløseligt sammen med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Et andet ræsonnement ville føre til, at en begivenhed, der er ganske sædvanlig, retligt set ville blive kvalificeret som »usædvanlig«.

34. Risikoen er sikker, kendt, håndteret og til stede fra det tidspunkt, hvor flyet letter eller lander, dvs. at den er uløseligt forbundet med selve luftfartsvirksomheden. Det forekommer mig desuden klart, at der ikke er nogen, der for alvor har anfægtet denne karakteristik.

35. Det formål, der reelt forfølges, er at overføre ulemperne – såfremt denne risiko realiseres – på passageren.

36. For at opnå dette resultat er det, som anført i mine indledende bemærkninger, nødvendigt, at Domstolen ændrer sin praksis således som fastlagt i dom af 17. september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618). Jeg er imidlertid af den opfattelse, at der er en uomtvistelig analogi mellem de to situationer, selv om parterne anfægter dette.

37. Jeg ser således ingen grund til at anlægge et andet ræsonnement end det, Domstolen har fastlagt i denne dom. Domstolen har således bemærket, at et maskinstop, der er provokeret af et for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et luftfartøj, ganske vist udgør en pludselig opstået situation. Den har imidlertid tilføjet, at et sådant stop er uløseligt forbundet med et sådant fartøjs meget komplekse funktionsmåde, eftersom dette anvendes af luftfartsselskabet under ofte vanskelige og ekstreme forhold, herunder vejrforhold, ydermere under den forudsætning, at ingen af et luftfartøjs dele er bestandige [15]. Domstolen har konkluderet, at i forbindelse med et luftfartselskabs aktiviteter er denne pludselige begivenhed uløseligt forbundet med luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom det almindeligvis konfronteres med den slags uventede tekniske fejl [16].

38. Det er under retsmødet blevet gjort gældende, at en begivenhed såsom et maskinstop, der er provokeret af et for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et fly, og en begivenhed såsom en kollision mellem et fly og en fugl ikke kan sammenlignes, for så vidt som den første begivenhed skyldes en indefra kommende årsag, mens den anden skyldes en udefrakommende årsag, dvs. hvorvidt årsagen er intern eller ekstern i forhold til flyet. Jeg er imidlertid i tvivl om, hvilket retsgrundlag der kan lægges til grund for, på grundlag af dette ene forhold, at udlede så diametralt modsatte konsekvenser med så voldsom en svækkelse af forbrugerbeskyttelsen til følge.

39. Dette argument, som lader anvendelsen af retssikkerhedsprincippet afhænge af, om risikoen befinder sig inden i flystrukturen eller uden for denne, ændrer ikke ved begivenhedens retlige art. Uanset om risikoen befinder sig inden i eller uden for fuselagen, er den eneste anvendelige karakteristik i forhold til Domstolens praksis spørgsmålet om, hvorvidt begivenheden er uløseligt forbundet med luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, hvilket jeg mener at have godtgjort.

40. Sagt på en anden måde ville anvendelsen af det af parterne foreslåede kriterium føre til en underkendelse af en fast retspraksis ved at erstatte et retligt kriterium med et andet rent materielt kriterium, der ville ophæve det førstnævnte kriterium. Uanset om risikoen befinder sig inden i eller uden for flyet, er den uløseligt forbundet med luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

14 — Jf. dom af 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 29).

15 — Dom af 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 41).

16 — Dom af 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 42).

41. Jeg kan godt se den fordel – som i øvrigt reelt ikke er anfægtet af parterne – som luftfartselskaberne ville have heraf, og den modsvarende ulempe, som forbrugerne ville lide. Hvis det er nødvendigt at afbalancere økonomien for disse forskellige interesser ved en ændring af retstilstanden, forekommer det mig derfor, at det alene tilkommer EU-lovgiver at foretage denne.

42. Under retsmødet er der ligeledes henvist til situationer med forsinkelser, som skyldes alvorlige vejrforhold, som i dette tilfælde begrundede en kvalificering som »usædvanlige omstændigheder«. Efter min opfattelse er det imidlertid at gå for vidt at sammenligne et flys sammenstød med en fugl under den fase, hvor flyet letter eller lander, med en begivenhed som den, der blev henvist til under retsmødet.

43. Det kan alene forholde sig anderledes, hvis der kom fugle flyvende i et sådant antal, at det midlertidigt forhindrede et fly i at lette, eller indebar, at det måtte lande i en alternativ lufthavn. Alene denne situation finder jeg i dette tilfælde i medfør af en analogislutning kan sammenlignes med den, der skabes af alvorlige vejrforhold.

44. Som følge heraf er jeg af den opfattelse, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en kollision mellem en fugl og et fly, som har medført en forsinkelse på mere end tre timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt, ikke er en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse og derfor ikke indebærer, at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale en kompensation bortfalder.

45. Ydermere skal det præciseres, at det følger af forordningens artikel 13, at det transporterende luftfartsselskab, når det har udbetalt en sådan kompensation, kan rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. En sådan erstatning kan således lette eller fjerne den økonomiske byrde for luftfartsselskabet som følge af de forpligtelser, der påhviler det i henhold til nævnte forordning[17]. Såfremt det transporterende luftfartsselskab således vurderer, at det især var lufthavnsadministrationen, der havde ansvaret for at skræmme fugle bort, men at dette efter selskabets opfattelse ikke var sket, ville det som følge heraf kunne rejse erstatningskrav.

46. Henset til besvarelsen af det første spørgsmål er det ufornødent at besvare det andet til det fjerde spørgsmål.

47. Med sit femte spørgsmål har den forelæggende ret nærmere bestemt anmodet om at få oplyst, hvorledes de to begivenheder, der har medført en forsinkelse på 5 timer og 20 minutter i forhold til ankomsttidspunktet, skal forstås i henhold til forordning nr. 261/2004 og dennes bestemmelser vedrørende kompensation til flypassagerer, når flyet er blevet forsinket.

48. Det fremgår af de faktiske omstændigheder i tvisten i hovedsagen, således som de er beskrevet af den forelæggende ret, at den tekniske fejl afstedkom en forsinkelse på 1 time og 45 minutter. Efter at flyet havde kollideret med en fugl, blev den sammenlagte forsinkelse på 5 timer og 20 minutter. Herefter har kollisionen alene afstedkommet en forsinkelse på 3 timer og 35 minutter. For så vidt som kollisionen mellem en fugl og et fly, således som jeg har redegjort for ovenfor, ikke kan anses for at være en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i forordning nr. 261/2004, vil den forsinkelse, som skyldes kollisionen mellem en fugl og et fly, være tilstrækkelig til at give flypassagererne på den pågældende flyvning ret til kompensation. Efter min opfattelse er det derfor ufornødent at tage stilling til det femte spørgsmål.

17 — Jf. dom af 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 46 og den deri nævnte retspraksis).

V – **Forslag til afgørelse**

49. Henset til ovenstående betragtninger foreslår jeg Domstolen at svare Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol 6 i Prag, Den Tjekkiske Republik) på følgende måde:

»Artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til passagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at en kollision mellem en fugl og et fly, som har medført en forsinkelse på mere end tre timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt, ikke er en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse og derfor ikke indebærer, at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale en kompensation bortfalder.«