Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
YVES BOT
vom 28. Juli 2016 [1]

Rechtssache C-315/15

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

(Vorabentscheidungsersuchen des Obvodní soud pro Prahu 6 [Bezirksgericht Prag 6, Tschechische Republik])

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Luftverkehr — Ausgleichsleistungen für Fluggäste bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen — Tragweite — Befreiung von der Ausgleichspflicht — Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug — Begriffe ‚Vorkommnis' im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofs und ‚außergewöhnlicher Umstand' im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 — Begriff ‚zumutbare Maßnahme' — Vorkommnis, das Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens ist"

In

der vorliegenden Rechtssache hat der Gerichtshof im Wesentlichen darüber zu entscheiden, ob die Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug, die zu einer um mehr als drei Stunden verspäteten Ankunft des Flugzeugs geführt hat, einen „außergewöhnlichen Umstand" im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004

1. [2] darstellt, der das ausführende Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung befreit, den Fluggästen für diese Verspätung einen Ausgleich zu leisten.

2. In den vorliegenden Schlussanträgen werde ich darlegen, weshalb ich der Ansicht bin, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass eine Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug, die zu einer Verspätung von mehr als drei Stunden gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Ankunftszeit geführt hat, keinen „außergewöhnlichen Umstand" im Sinne dieser Vorschrift darstellt und somit das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht von seiner Ausgleichspflicht befreien kann.

1 — Originalsprache: Französisch.

2 — Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1).

I – Rechtlicher Rahmen

3. Der 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„Wie nach dem Übereinkommen von Montreal[3] sollten die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche Umstände können insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten."

4. Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung bestimmt:

„Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären."

5. Nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung erhalten die Fluggäste, wenn auf diesen Artikel Bezug genommen wird, eine Ausgleichszahlung in Höhe von 250 Euro bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger.

6. Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht schließlich Folgendes vor:

„In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. Gleichfalls kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen."

II – Sachverhalt des Ausgangsrechtsstreits

7. Am 10. August 2013 reisten Frau Marcela Pešková und Herr Jiří Peška mit einem von der Travel Service a.s. (im Folgenden: Beklagte des Ausgangsverfahrens) durchgeführten Flug von Burgas (Bulgarien) nach Ostrava (Tschechische Republik).

8. Für das Flugzeug war folgende Flugroute vorgesehen: Prag (Tschechische Republik)–Burgas–Brno (Brünn) (Tschechische Republik)–Burgas–Ostrava. Auf der Flugstrecke Prag–Burgas wurde ein technisches Problem an der Schubumkehr festgestellt, dessen Behebung eine Stunde 45 Minuten in Anspruch nahm. Bei der Landung in Brno kollidierte das Flugzeug laut der Beklagten des Ausgangsverfahrens mit einem Vogel, weshalb durch einen Techniker der Beklagten des Ausgangsverfahrens, der aus Slaný (Tschechische Republik) angereist sei, eine Kontrolle des Flugzeugs

3 — Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossen, am 9. Dezember 1999 von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet und durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. 2001, L 194, S. 38) in ihrem Namen genehmigt wurde.

durchgeführt worden sei. Der Obvodní soud pro Prahu 6 (Bezirksgericht Prag 6, Tschechische Republik) führt aus, dass zuvor schon durch eine andere Gesellschaft eine Kontrolle vorgenommen worden sei. Der Eigentümer des Flugzeugs, Sunwing, habe allerdings deren Ermächtigung nicht akzeptiert. Daher habe der Techniker der Beklagten des Ausgangsverfahrens die Kollisionsstelle erneut kontrolliert, wobei er keine Schäden festgestellt habe.

9. Da das technische Problem an der Schubumkehr und die Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel zu einer um fünf Stunden 20 Minuten verspäteten Ankunft in Ostrava geführt hatten, verlangten Frau Pešková und Herr Peška mit Klageschrift, die am 26. November 2013 beim vorlegenden Gericht einging, von der Beklagten des Ausgangsverfahrens jeweils eine Ausgleichszahlung in Höhe von 250 Euro gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004.

10. Mit Urteil vom 22. Mai 2014 gab der Obvodní soud pro Prahu 6 (Bezirksgericht Prag 6) ihrer Klage mit der Begründung statt, diese beiden Vorkommnisse hätten die Verspätung verursacht und könnten nicht als „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der genannten Verordnung angesehen werden. Die Beklagte des Ausgangsverfahrens sei eindeutig voll und ganz für die Entscheidung zuständig, auf welche Weise sie als Luftfahrtunternehmen technische Probleme im Hinblick auf die Inbetriebsetzung eines Flugzeugs nach einer Kollision mit einem Vogel verwaltungstechnisch löse. Sie habe nicht nachgewiesen, dass sie alles getan habe, um eine Verspätung des Fluges zu verhindern, da sie lediglich behauptet habe, dass es nach der Kollision eines Vogels mit dem Flugzeug „notwendig“ gewesen sei, die Ankunft des autorisierten Technikers abzuwarten.

11. Gegen dieses Urteil legte die Beklagte des Ausgangsverfahrens am 2. Juli 2014 Berufung ein, die der Městský soud v Praze (Stadtgericht Prag, Tschechische Republik) durch Beschluss vom 17. Juli 2014 als unzulässig verwarf, da in dem Urteil über zwei eigenständige Ansprüche entschieden worden sei, von denen keiner den Wert von 10 000 tschechischen Kronen (CZK) (ca. 365 Euro) überschreite.

12. Die Beklagte des Ausgangsverfahrens erhob daraufhin Beschwerde gegen das Urteil des Obvodní soud pro Prahu 6 (Bezirksgericht Prag 6) vom 22. Mai 2014 beim Ústavní soud (Verfassungsgerichtshof, Tschechische Republik). Mit Urteil vom 20. November 2014 hob der Ústavní soud (Verfassungsgerichtshof) das Urteil vom 22. Mai 2014 mit der Begründung auf, dass es das Grundrecht der Beklagten des Ausgangsverfahrens auf ein faires Verfahren sowie das Grundrecht auf den gesetzlichen Richter verletze, da der Obvodní soud pro Prahu 6 (Bezirksgericht Prag 6) als letztinstanzliches Gericht verpflichtet gewesen sei, dem Gerichtshof gemäß Art. 267 AEUV eine Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen. Der Ústavní soud (Verfassungsgerichtshof) führte ferner aus, dass der Gerichtshof bislang keine vollständige Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004 hinsichtlich der Art der Verantwortlichkeit infolge einer Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel in Verbindung mit weiteren Vorkommnissen anderer – im vorliegenden Fall technischer – Art vorgenommen habe. Im Übrigen gehe weder aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs noch aus der Verordnung klar hervor, dass derartige Umstände als „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung angesehen werden könnten.

13. Vor diesem Hintergrund hat der Obvodní soud pro Prahu 6 (Bezirksgericht Prag 6) daher entschieden, den Gerichtshof mit einem Vorabentscheidungsersuchen zu befassen.

III – Vorlagefragen

14. Da der Obvodní soud pro Prahu 6 (Bezirksgericht Prag 6) sich nicht sicher ist, wie die Verordnung Nr. 261/2004 auszulegen ist, hat er beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel ein „Vorkommnis“ im Sinne der Rn. 22 des Urteils vom 22. Dezember 2008 (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771) oder ein „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne des 14. Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 261/2004 oder kann eine solche Kollision unter keinen der angeführten Begriffe subsumiert werden?

2. Falls die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel ein „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne des 14. Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 261/2004 ist, können präventiv-kontrollierende Vorkehrungen, die insbesondere im Umkreis von Flughäfen eingeführt worden sind (wie z. B. Verscheuchen von Vögeln durch Lärm, Zusammenarbeit mit Ornithologen, Eliminierung von Stellen, an denen sich typischerweise Vogelschwärme bilden oder die Vogelflugbahnen darstellen, Verscheuchen durch Licht usw.), als dem Luftfahrtunternehmen zumutbare Maßnahmen zur Vermeidung einer derartigen Kollision angesehen werden? Was ist in diesem Fall ein „Vorkommnis“ im Sinne der Rn. 22 des Urteils (vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771)?

3. Falls die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel ein „Vorkommnis“ im Sinne der Rn. 22 des Urteils (vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771) ist, kann es zugleich als „Vorkommnis“ im Sinne des 14. Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 261/2004 angesehen werden und kann in diesem Fall als „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne des 14. Erwägungsgrundes dieser Verordnung die Gesamtheit der technischen und administrativen Maßnahmen angesehen werden, die ein Luftfahrtunternehmen nach einer Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel, bei der es jedoch zu keiner Beschädigung des Flugzeugs gekommen ist, durchzuführen hat?

4. Falls die Gesamtheit der nach einer Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel, bei der es jedoch zu keiner Beschädigung des Flugzeugs gekommen ist, durchgeführten technischen und administrativen Maßnahmen einen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne des 14. Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 261/2004 darstellen, ist es zulässig, von dem Luftfahrtunternehmen zu verlangen, dass es bereits bei der Planung von Flügen das Risiko berücksichtigt, dass es notwendig sein wird, nach einer Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel diese technischen und administrativen Maßnahmen durchzuführen, und dieser Tatsache bereits im Flugplan im Rahmen von zumutbaren Maßnahmen Rechnung trägt?

5. Wie ist die Ausgleichspflicht eines Luftfahrtunternehmens im Sinne des Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 in dem Fall zu beurteilen, dass die Verspätung nicht nur durch die nach einer Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel, bei der es zu keiner Beschädigung des Flugzeugs gekommen ist, durchzuführenden administrativen und technischen Maßnahmen, sondern in erheblichem Umfang auch durch die Behebung eines technischen Problems verursacht wird, das unabhängig von der angeführten Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel aufgetreten ist?

IV – Würdigung

A – Vorbemerkungen

15. Die Prüfung des dem Gerichtshof vorgelegten Falles veranlasst mich, im Interesse der Klarheit folgende Frage aufzuwerfen.

16. Was Ausgleichsleistungen für Fluggäste bei Verspätungen im Luftverkehr angeht, zeichnet sich die Rechtsprechung des Gerichtshofs in meinen Augen durch zweierlei aus: Sie ist zum einen präzise und schützt zum anderen die Fluggäste. Beim Lesen mancher Ausführungen in den beim Gerichtshof eingereichten schriftlichen Erklärungen, in denen teilweise u. a. – wenn auch nur in Bezug auf den Ersatz eines möglichen Schadens – von „untragbaren Kosten“ gesprochen wird, drängt sich mir die Frage auf, ob der Wunsch nach einer Rechtsprechungsänderung – denn darum geht es meiner Ansicht nach – nicht daher rührt, dass die aktuelle Rechtsprechung als für Fluggesellschaften finanziell übermäßig belastend angesehen wird.

17. Ich kann dies verstehen. Wenn dem aber so ist, führt der adäquate Lösungsweg, um die möglicherweise übermäßige Wirkung zu korrigieren, meiner Meinung nach über eine Änderung der Gesetzgebung und nicht über eine Anpassung der Rechtsprechung, die zum einen den Gerichtshof eine Rolle einnehmen ließe, die ihm meines Erachtens so nicht zugedacht ist, und zum anderen dessen bereits präzise herausgearbeitete Linie zu verwischen drohen würde. Diese Linie hat der Gerichtshof im Übrigen unter Anwendung seiner üblichen Auslegungsmethodik und im Einklang mit den vom Unionsgesetzgeber verwendeten Begriffen und den von ihm angegebenen Gründen eingeschlagen.

18. Wie ich im Rahmen meiner Ausführungen noch näher erläutern werde, würde die Weigerung, die durchaus bestehende Analogie zwischen mehreren Situationen zu berücksichtigen – unter Rückgriff auf semantische Unterscheidungen, für deren Vornahme ich keinen diese verlangenden Rechtsgrundsatz erkenne –, zu einer Kasuistik führen, die letztlich entweder den Gerichtshof, das höchste Rechtsprechungsorgan der Union, zu einem Tatrichter machen würde oder die Lösung den nationalen Gerichten überlassen würde, mit allen dadurch drohenden Divergenzen.

19. Dies scheint mir die Gefahr der Unschärfe und somit der Rechtsunsicherheit zu bergen.

20. Die logische Lösung, die auch dem normalen Zusammenspiel der Organe im Hinblick auf ihre jeweiligen Zuständigkeiten entspräche, läge daher meines Erachtens in der gesetzgeberischen Korrektur eines Textes, dessen ursprüngliche Formulierung Folgen gehabt hat, die nach Ansicht des Unionsgesetzgebers nicht beizubehalten sind.

B – *Zu den Vorlagefragen*

21. Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass eine Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug, die zu einer Verspätung von mehr als drei Stunden gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit geführt hat, als „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Vorschrift anzusehen ist, der das Luftfahrtunternehmen somit von seiner Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreit.

22. Ich erinnere daran, dass nach Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet ist, Ausgleichszahlungen gemäß Art. 7 der Verordnung zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

23. Der Gerichtshof hat klargestellt, dass dieser Art. 5 Abs. 3 eng auszulegen ist, da er eine Ausnahme von dem Grundsatz darstellt, dass Fluggäste Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben [4].

4 — Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 35 und die dort angeführte Rechtsprechung).

24. Außerdem können Umstände, die mit einem Vorkommnis zusammenhängen, nur dann als „außergewöhnlich“ im Sinne des genannten Art. 5 Abs. 3 qualifiziert werden, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das wie die im 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 aufgezählten Vorkommnisse nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist [5].

25. Insoweit ist in den Erklärungen, die beim Gerichtshof in der vorliegenden Rechtssache eingereicht wurden, eine gewisse Vermischung der beiden Voraussetzungen festzustellen. Dort war nämlich zu lesen, dass ein Vorkommnis, weil es nicht vorhersehbar und vom Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sei, automatisch als „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 qualifiziert werden müsse.

26. Die vom Gerichtshof in der oben angeführten Rechtsprechung aufgezählten Voraussetzungen müssen jedoch kumulativ vorliegen. Ein Vorkommnis stellt somit einen außergewöhnlichen Umstand dar, wenn es zum einen nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist und zum anderen aufgrund seiner Natur oder Ursache von diesem tatsächlich nicht zu beherrschen ist.

27. Das Fehlen einer dieser Voraussetzungen schließt also die Qualifizierung des Vorkommnisses als „außergewöhnlichen Umstand“ aus. So verhält es sich bei der Kollision zwischen einem Vogel und einem Flugzeug. Zwar ist diese nämlich vom Luftfahrtunternehmen aufgrund ihrer Natur oder Ursache tatsächlich nicht zu beherrschen, es kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass sie nicht Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit ist.

28. Die von Tieren ausgehende Gefahr für die Luftfahrt ist ein wohl bekanntes Phänomen, dessen sich die betroffenen Akteure bestens bewusst sind. Bereits im Stadium des Flugzeugbaus werden die Teile, die für einen Vogelschlag besonders anfällig sind – nämlich insbesondere der Motor und die Cockpitscheibe – Tests unterzogen, um das Lufttüchtigkeitszeugnis für das Flugzeug zu erlangen [6]. Um die Widerstandsfähigkeit des Flugzeugs gegen Vogelschlag zu testen, verwenden die Flugzeughersteller regelmäßig „Hühnerkanonen“. Damit werden Vogelkadaver mit der Geschwindigkeit abgefeuert, mit der ein Flugzeug in der Höhe fliegt, in der solche Vögel regelmäßig anzutreffen sind, nämlich beim Start und bei der Landung. Je nach Modell des Flugzeugs und des Motors muss die Flugzeugstruktur in der Lage sein, den Aufprall von Vögeln verschiedener Größe auszuhalten [7].

29. Die Flugzeughersteller sind nicht die Einzigen, die der Gefahr durch Tiere Rechnung tragen. Auf den meisten Flughäfen werden nämlich verschiedene Methoden angewandt, um in der Umgebung der Rollbahnen Vögel und andere Tiere zu vertreiben, z. B. Abschuss von Knallraketen, Laserscheinwerfer oder imitierte Angstschreie. Um die Anziehungskraft eines Gebiets in der Nähe eines Flughafens zu verringern, können außerdem spezifische Maßnahmen ergriffen werden, wie etwa die Trockenlegung von Tümpeln oder ein Verbot von Pflanzungen, die zu viele Vögel anziehen [8].

30. Es ist auch bekannt, dass es zu bestimmten Zeiten häufiger zu Kollisionen mit Vögeln kommt als zu anderen. Die gefährlichsten Jahreszeiten sind die Vogelzugperioden und die Zeit, zu der junge, nicht an Flugzeuge gewöhnte Vögel flügge werden. Die gefährlichsten Tageszeiten sind Morgen- und Abenddämmerung [9].

5 — Vgl. Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

6 — Vgl. Entscheidung Nr. 2003/9/RM der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vom 24. Oktober 2003, die unter folgender Internetadresse abrufbar ist: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Vgl. S. 60 ff. der genannten Entscheidung.

8 — Vgl. Mitteilung mit technischen Informationen der französischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt vom März 2007, die unter folgender Internetadresse abrufbar ist: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — Ebd.

31. Kollisionen eines oder mehrerer Vögel mit einem Flugzeug sind also ein geläufiges Phänomen, das den verschiedenen im Luftverkehr tätigen Wirtschaftsakteuren bekannt ist. Nach einer amerikanischen Studie von 2011 über die Gefahr durch Tiere wurden seit der 1990 erfolgten Gründung der Datenbank der Federal Aviation Administration (FAA) 99 411 Kollisionen eines Tieres mit einem Flugzeug gemeldet. In der überwältigenden Mehrheit der Fälle – nämlich 97,4 % – war ein Vogel an der Kollision beteiligt [10]. In Frankreich werden jedes Jahr rund 700 Kollisionen von Vögeln mit Flugzeugen verzeichnet [11].

32. Auch die Piloten spielen eine bedeutende Rolle im Umgang mit der Gefahr durch Tiere, und zwar gleichermaßen vor, während und nach dem Flug. Vor dem Flug nehmen sie u. a. die vorhandenen Informationen darüber zur Kenntnis, ob sich Vögel am Start- und am Zielflughafen oder in deren Nähe befinden. Sie nutzen hierfür die von den staatlichen Flugsicherungsbehörden herausgegebenen Mitteilungen [12]. Wenn eine Gefahr besteht, können die Piloten verlangen, dass Maßnahmen zur Verscheuchung der Vögel ergriffen werden. Außerdem müssen die Piloten während der Rollphase aufmerksam die Rollbahn beobachten, um jegliche Anwesenheit von Vögeln zu entdecken und gegebenenfalls zu melden. Schließlich ist über jeden Vogelschlag Bericht zu erstatten [13].

33. Es ist daher festzustellen, dass die Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug keineswegs ein Vorkommnis darstellt, das „abseits des Gewöhnlichen“ [14] liegt, ganz im Gegenteil. Die Häufigkeit solcher Kollisionen und ihre Berücksichtigung bei der Entwicklung der Flugzeuge, beim Betrieb der Flughäfen und in den verschiedenen Flugphasen machen meines Erachtens hinreichend deutlich, dass ein derartiges Vorkommnis durchaus Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens ist. Eine gegenteilige Würdigung würde dazu führen, ein vollkommen gewöhnliches Vorkommnis rechtlich als „außergewöhnlich“ zu qualifizieren.

34. Die Gefahr ist gewiss, bekannt, berücksichtigt und gegenwärtig, sobald das Flugzeug startet oder landet, d. h. sie ist untrennbar mit der Luftfahrt verbunden. Im Übrigen erscheint mir klar, dass niemand diese Charakteristik ernsthaft in Frage stellt.

35. Angestrebt wird im Grunde, die Unannehmlichkeiten, die die Verwirklichung dieser Gefahr nach sich zieht, auf den Fluggast zu übertragen.

36. Um zu diesem Ergebnis zu gelangen, müsste der Gerichtshof, wie ich in meinen Vorbemerkungen ausgeführt habe, seine Rechtsprechung aus dem Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), aufgeben. Meiner Ansicht nach besteht aber zwischen den beiden betrachteten Situationen eine unleugbare Analogie, auch wenn die Verfahrensbeteiligten dies anders sehen.

37. Ich sehe nämlich keinen Grund, der mich veranlassen würde, eine andere Würdigung vorzunehmen, als es der Gerichtshof in diesem Urteil getan hat. So hat er ausgeführt, dass ein Ausfall, der durch das vorzeitige Auftreten von Mängeln an bestimmten Teilen eines Flugzeugs hervorgerufen wurde, zwar ein unerwartetes Vorkommnis darstelle. Ein solcher Ausfall bleibe jedoch untrennbar mit dem sehr komplexen System zum Betrieb des Flugzeugs verbunden, das vom Luftfahrtunternehmen oft unter schwierigen oder gar extremen Bedingungen, insbesondere Wetterbedingungen, betrieben werde, wobei kein Teil eines Flugzeugs eine unbegrenzte Lebensdauer habe [15]. Der Gerichtshof hat daraus

10 — Vgl. Zusammenstellung des Airport Cooperative Research Program (ACRP) mit dem Titel „Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports“, die unter folgender Internetadresse abrufbar ist: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Vgl. Statistiken des Service technique de l’aviation civile (Technischer Dienst für die Zivilluftfahrt), die unter folgender Internetadresse abrufbar sind: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Diese Mitteilungen nennt man Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Vgl. folgende Internetadresse: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Vgl. Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 29).

15 — Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 41).

geschlossen, dass dieses unerwartete Vorkommnis im Rahmen der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit sei und sich das Luftfahrtunternehmen dieser Art von unvorhergesehenen technischen Problemen gewöhnlich gegenübersehe [16].

38. In der mündlichen Verhandlung wurde vorgetragen, ein Vorkommnis wie ein Ausfall, der durch das vorzeitige Auftreten von Mängeln an einem Flugzeugteil hervorgerufen wurde, sei nicht mit einem Vorkommnis wie der Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel vergleichbar, da das erste Vorkommnis eine endogene und das zweite eine exogene Ursache sei, d. h., klarer ausgedrückt, es müsse zwischen Ursachen innerhalb und außerhalb des Flugzeugs differenziert werden. Fraglich ist jedoch, auf welcher rechtlichen Grundlage allein aus diesem Aspekt so diametral entgegengesetzte Schlüsse gezogen werden könnten, die den Verbraucherschutz derartig stark beeinträchtigen würden.

39. Dieses Argument, das die Anwendung eines Rechtsgrundsatzes davon abhängig macht, ob die Gefahr innerhalb oder außerhalb der Flugzeugstruktur liegt, ändert nichts an der Rechtsnatur des Vorkommnisses. Unabhängig davon, ob die Gefahr innerhalb oder außerhalb des Flugzeugrumpfes liegt, besteht nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs das einzig maßgebliche Kriterium darin, ob sie Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist. Ich glaube gezeigt zu haben, dass dies der Fall ist.

40. Mit anderen Worten wäre das Abstellen auf dieses von den Verfahrensbeteiligten vorgeschlagene Kriterium gleichbedeutend mit der Änderung einer gefestigten Rechtsprechung, indem ein rechtliches Kriterium durch ein anderes, rein sachliches Kriterium ersetzt würde, das das erstere Kriterium aufheben würde. Innerhalb wie außerhalb des Flugzeugs bleibt die Gefahr aber Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens.

41. Der Vorteil, der sich für die Fluggesellschaften ergeben würde, ist deutlich zu sehen – und wird von den Verfahrensbeteiligten auch nicht in Abrede gestellt –, ebenso wie der damit einhergehende Nachteil, den die Verbraucher erleiden würden. Daher glaube ich, dass, wenn Bedarf an einer wirtschaftlichen Neugewichtung dieser verschiedenen Interessen im Wege einer rechtlichen Änderung besteht, allein der Unionsgesetzgeber hierzu berufen ist.

42. Ferner wurden in der mündlichen Verhandlung Verspätungsfälle angeführt, deren Ursache schwerste Wetterbedingungen waren, die in diesem Fall eine Qualifizierung als „außergewöhnliche Umstände“ rechtfertigten. Meiner Meinung nach geht es allerdings deutlich zu weit, die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel während der Start- oder Landephase mit einem Vorkommnis der in der mündlichen Verhandlung angeführten Art gleichzusetzen.

43. Etwas anderes könnte nur gelten, wenn ein größerer Vogelschwarm ein Flugzeug zeitweise am Start hindern oder es zur Landung auf einem Ausweichflughafen zwingen würde. Nur eine solche Situation erscheint mir nach analoger Würdigung in diesem Fall mit derjenigen vergleichbar, die von außergewöhnlichen Wetterbedingungen hervorgerufen wird.

44. Meiner Ansicht nach ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 daher dahin auszulegen, dass eine Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug, die zu einer Verspätung von mehr als drei Stunden gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit geführt hat, keinen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne dieser Vorschrift darstellt und das ausführende Luftfahrtunternehmen somit nicht von seiner Ausgleichspflicht befreien kann.

16 — Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 42).

45. Darüber hinaus weise ich darauf hin, dass nach Art. 13 dieser Verordnung ein Luftfahrtunternehmen in Fällen, in denen es eine solche Ausgleichszahlung leistet, bei anderen Personen, auch Dritten, im Einklang mit dem anwendbaren nationalen Recht Regress nehmen kann. Ein solcher Regress kann daher die finanzielle Belastung dieses Beförderungsunternehmens, die durch seine Verpflichtungen aus der Verordnung bedingt ist, mildern oder sogar beseitigen [17]. Sollte das ausführende Luftfahrtunternehmen also – z. B. – der Meinung sein, dass es in der Verantwortlichkeit des Flughafenbetreibers lag, hinreichende Maßnahmen zur Verscheuchung der Vögel zu ergreifen, und dass dies nicht geschehen ist, könnte es demzufolge eine Regressklage erheben.

46. In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage brauchen die Fragen 2 bis 4 meiner Ansicht nach nicht beantwortet zu werden.

47. Mit seiner fünften Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, wie die beiden Vorkommnisse, die eine um fünf Stunden 20 Minuten verspätete Ankunft verursacht haben, im Hinblick auf den Ausgleichsanspruch, der den Fluggästen des verspäteten Fluges nach der Verordnung Nr. 261/2004 zusteht, zu sehen sind.

48. Aus der Schilderung des Sachverhalts des Ausgangsrechtsstreits durch das vorlegende Gericht ergibt sich, dass die durch technische Mängel verursachte Verspätung eine Stunde 45 Minuten betrug. Nach der Kollision eines Vogels mit dem Flugzeug belief sich die Verspätung aufgrund der beiden Vorkommnisse auf insgesamt fünf Stunden 20 Minuten. Diese Kollision hat somit eine Verspätung von drei Stunden 35 Minuten verursacht. Da aber, wie sich aus der vorstehenden Prüfung ergibt, die Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug keinen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 darstellt, genügt bereits die durch die Kollision eines Vogels mit dem Flugzeug verursachte Verspätung, um für die Fluggäste des betroffenen Fluges einen Ausgleichsanspruch zu begründen. Die fünfte Frage braucht meiner Ansicht nach daher nicht geprüft zu werden.

V – Ergebnis

49. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, dem Obvodní soud pro Prahu 6 (Bezirksgericht Prag 6, Tschechische Republik) wie folgt zu antworten:

Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ist dahin auszulegen, dass eine Kollision eines Vogels mit einem Flugzeug, die zu einer Verspätung von mehr als drei Stunden gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit geführt hat, keinen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne dieser Vorschrift darstellt und das ausführende Luftfahrtunternehmen somit nicht von seiner Ausgleichspflicht befreien kann.

17 — Vgl. Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 46 und die dort angeführte Rechtsprechung).