Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
YVES BOT
föredraget den 28 juli 2016 [1]

Mål C-315/15

Marcela Pešková
och
Jiří Peška
mot
Travel Service a.s.

(begäran om förhandsavgörande från Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol nr 6 i Prag, Republiken Tjeckien))

”Begäran om förhandsavgörande — Luftfart — Kompensation till passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar — Räckvidd — Undantag från skyldigheten att betala kompensation — Kollision mellan en fågel och ett flygplan — Begreppet ’händelse’ enligt domstolens rättspraxis och begreppet ’extraordinär omständighet’ i den mening som avses i förordning (EG) nr 261/2004 — Begreppet ’rimlig åtgärd’ — En del av lufttrafikföretagets normala verksamhet”

1. I förevarande mål ska domstolen ta ställning till huruvida en kollision mellan en fågel och ett flygplan som leder till att flygplanets ankomst försenas över tre timmar utgör en ”extraordinär händelse” i den mening som avses i förordning (EG) nr 261/2004 [2] och följaktligen befriar det lufttrafikföretag som utför flygningen från skyldigheten att betala kompensation till passagerarna för denna försening.

2. I detta förslag till avgörande kommer jag att förklara skälen till varför jag anser att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en kollision mellan en fågel och ett flygplan som leder till en försening på över tre timmar i förhållande till den ursprungliga planerade ankomsttiden inte utgör en ”extraordinär händelse” i den mening som avses i denna bestämmelse och alltså inte kan befria det lufttrafikföretag som utför flygningen från dess kompensationsskyldighet.

1 — Originialspråk: franska.

2 — Europaparlamentets och rådets förordning av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1).

I – Tillämpliga bestämmelser

3. Skäl 14 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”Liksom i Montrealkonventionen[3] bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.”

4. Artikel 5.3 i denna förordning har följande lydelse.

”Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.”

5. I artikel 7.1 a i förordningen föreskrivs att vid hänvisning till denna artikel ska passagerare få kompensation som uppgår till 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer.

6. Dessutom föreskrivs följande i artikel 13 i förordning nr 261/2004:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

II – Bakgrund till det nationella målet

7. Den 10 augusti 2013 flög Marcela Pešková och Jiří Peška med Travel Service a.s (nedan kallade svaranden i det nationella målet) från Burgas (Bulgarien) till Ostrava (Republiken Tjeckien).

8. Denna flygning hade följande planerade rutt: Prag (Republiken Tjeckien) – Burgas – Brno (Republiken Tjeckien) – Burgas – Ostrava. På sträckan Prag–Burgas upptäcktes ett problem med backningsmekanismen som tog 1 timme och 45 minuter att reparera. Svaranden i det nationella målet hävdar att flygplanet vid landningen i Brno kolliderade med en fågel, varför en tekniker från Slaný (Republiken Tjeckien) som var anställd av svaranden i det nationella målet kontrollerade planet. Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol nr 6 i Prag, Republiken Tjeckien) anger att ett annat företag redan hade utfört en kontroll. Flygplanets ägare Sunwing godtog dock inte detta företags godkännande. Teknikern hos svaranden vid det nationella målet utförde därför en ny kontroll av islagspunkten. Inga skador upptäcktes dock.

3 — Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38).

9. Det tekniska problemet med en backningsmekanism vid kollisionen mellan flygplanet och fågeln ledde till att ankomsten till Ostrava försenades med 5 timmar och 20 minuter, varför både Marcela Pešková och Jiří Peška genom en ansökan som inkom till Obvodní soud pro Prahu 6 (nedan kallad Obvodní soud) den 26 november 2013 yrkade att Travel Service skulle åläggas att betala 250 euro i kompensation enligt artikel 7.1 a i förordning nr 261/2004.

10. Genom dom av den 22 maj 2014 biföll Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol nr 6 i Prag) deras talan på den grunden att det var dessa två händelser som hade lett till en försening och att de inte kunde ses som ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen. Enligt den hänskjutande domstolen är det uppenbart att svaranden i det nationella målet har full befogenhet att avgöra hur det, i egenskap av ett lufttrafikföretag, löser administrativa och tekniska problem i samband med återställandet av ett flygplan i trafikdugligt skick efter en kollision med en fågel. Den hänskjutande domstolen har även angett att svaranden i det nationella målet inte visade att det hade gjort allt som stod i dess makt för att se till att flygplanet inte försenades, utan endast uppgav att det efter kollisionen med fågeln ”var nödvändigt” att invänta en auktoriserad teknikers ankomst.

11. Den 2 juli 2014 överklagade svaranden i det nationella målet domen. Genom beslut av den 17 juli 2014 slog Městský soud v Praze (stadsdomstolen i Prag) fast att överklagandet inte kunde tas upp till sakprövning eftersom Obvodní souds dom avsåg två separata yrkanden, varav inget översteg 10 000 tjeckiska kronor (CZK) (cirka 365 euro).

12. Svaranden i det nationella målet överklagade den dom som meddelats av Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol nr 6 i Prag) den 22 maj 2014 till Ústavní soud (Tjeckiens författningsdomstol, nedan kallad Ústavní soud). Genom dom av den 20 november 2014 upphävde Ústavní soud (författningsdomstolen) domen av den 22 maj 2014 på den grunden att domen stred mot svarandens grundläggande rätt till en rättvis rättegång och den grundläggande rätten att vända sig till behörig domstol, eftersom Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol nr 6 i Prag) i egenskap av domstol i sista instans var skyldig att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen i enlighet med artikel 267 FEUF. Ústavní soud (författningsdomstolen) påpekade även att EU-domstolen hittills inte hade gjort någon fullständig tolkning av förordning nr 261/2004 avseende skyldigheten att betala kompensation till följd av en kollision mellan en fågel och ett flygplan i kombination med en annan händelse av en annan, i detta fall teknisk, karaktär. Dessutom framgår det enligt denna domstol inte klart av vare sig EU-domstolens praxis eller förordningen huruvida sådana omständigheter ska anses utgöra ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i denna förordning.

13. Det var under dessa omständigheter som Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol nr 6 i Prag) beslutade att vända sig till EU-domstolen med en begäran om förhandsavgörande.

III – Tolkningsfrågorna

14. Obvodní soud pro Prahu 6 (avdelningsdomstolen i Prag 6) var tveksam till hur förordning nr 261/2004 ska tolkas och beslutade att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen.

”1) Utgör en kollision mellan en fågel och ett flygplan en ”händelse”, i den mening som avses i punkt 22 i domstolens dom av den 22 december 2008 [Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], eller ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i skäl 14 … i … [förordning nr 261/2004] …?

2) Om en kollision mellan ett flygplan och en fågel utgör ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i skäl 14 i [förordning nr 261/2004], kan förebyggande kontrollsystem kring framför allt flygplatser (såsom ljud för att avskräcka fåglar, samarbete med ornitologer, eliminering

av områden där fåglar vanligtvis samlas eller flyger, användning av ljus i avskräckande syfte och så vidare) betraktas som rimliga åtgärder som ett lufttrafikföretag bör vidta för att undvika en sådan kollision? Vad utgör i så fall en ”händelse”, i den mening som avses i punkt 22 i domen [av den 22 december 2008 Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)])?

3) Om en kollision mellan ett flygplan och en fågel utgör en ”händelse”, i den mening som avses i punkt 22 i domen [av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], kan en sådan kollision även anses utgöra en ”händelse”, i den mening som avses i skäl 14 i [förordning 261/2004], och kan i så fall den uppsättning tekniska och administrativa åtgärder som ett lufttrafikföretag måste vidta efter en kollision mellan ett flygplan och en fågel, även när kollisionen inte resulterar i några skador på flygplanet, anses utgöra ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i skäl 14 i [denna förordning]?

4) Om den uppsättning tekniska och administrativa åtgärder som ett lufttrafikföretag vidtar efter en kollision mellan ett flygplan och en fågel, även när kollisionen inte resulterar i några skador på flygplanet, utgör ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i skäl 14 i [förordning nr 261/2004], är det rimligt att kräva att lufttrafikföretaget vid planeringen av sina flygningar tar hänsyn till risken för att det kommer att bli nödvändigt att vidta sådana tekniska och administrativa åtgärder efter en kollision mellan ett flygplan och en fågel och låter detta avspeglas i flygtidtabellen?

5) Hur ska lufttrafikföretagets skyldighet att betala kompensation, som anges i artikel 7 i [förordning nr 261/2004], bedömas om förseningen inte enbart beror på administrativa och tekniska åtgärder som vidtas efter en kollision mellan ett flygplan och en fågel som inte orsakade några skador på flygplanet, utan i hög grad även beror på reparation av ett tekniskt problem som inte har något att göra med den kollisionen?”

IV – Min bedömning

A – *Inledande anmärkningar*

15. Prövningen av den fråga som hänskjutits till domstolen föranleder mig att för tydlighetens skull diskutera följande fråga.

16. När det gäller kompensation till passagerare vid förseningar i lufttrafiken är domstolens rättspraxis tydlig samtidigt som den också skyddar passagerarna. När jag läser vissa resonemang i de skriftliga yttranden som inkommit till domstolen, varav vissa – även om det endast gäller frågan om ersättning för en eventuell skada – bland annat hänvisar till ”orimliga kostnader”, kan jag inte avhålla mig från att fråga mig om inte anledningen till att parterna efterfrågar ett avsteg från rättspraxis, vilket jag anser att det handlar om här, är att nu gällande rättspraxis anses ålägga lufttrafikföretagen en överdriven ekonomisk börda.

17. Jag kan förstå detta resonemang. Men om så faktiskt är fallet anser jag att den lösning som bör väljas för att åtgärda denna eventuellt överdrivna effekt bör vara en lagändring, och inte en förändring av rättspraxis som, för det första, skulle innebära att domstolen tog på sig en roll den enligt min mening inte har och, för det andra, skulle riskera att sudda ut de riktlinjer som redan har dragits upp med hög precision. Domstolen har dessutom fastställt dessa riktlinjer genom att använda sin normala tolkningsmetod och i enlighet med de uttryck och de skäl som används av unionslagstiftaren.

18. Att inte beakta den likhet som faktiskt finns mellan olika situationer på grund av semantiska distinktioner – något jag inte kan se att någon rättsprincip föreskriver – skulle, som jag har möjlighet att återkomma till i den argumentation som följer, ge en kasuistisk rättstillämpning som antingen skulle göra EU-domstolen, som är unionens högsta rättsliga instans, till en domstol med behörighet att pröva sakomständigheter eller lämna denna bedömning till de nationella domstolarna, med alla därav följande risker för skillnader i rättspraxis.

19. Jag anser att det finns en risk för otydlighet och därigenom bristande rättssäkerhet.

20. En logisk lösning som stämmer överens med institutionernas normala arbetssätt, med beaktande av deras respektive befogenheter, skulle enligt min mening vara en lagstiftningslösning som korrigerar den lagtext vars ursprungliga skrivelse har lett till konsekvenser som unionslagstiftaren anser inte bör vidmakthållas.

B – *Prövning av tolkningsfrågorna*

21. Genom sin första fråga söker den hänskjutande domstolen klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en kollision mellan en fågel och ett flygplan som leder till en försening på över tre timmar i förhållande till den ursprungliga planerade ankomsttiden utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i denna bestämmelse och alltså befriar det lufttrafikföretaget från dess kompensationsskyldighet.

22. I artikel 5.3 i förordningen föreskrivs att lufttrafikföretaget som utför flygningen inte är skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i förordningen om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

23. Domstolen har preciserat att artikel 5.3 ska tolkas restriktivt eftersom den utgör ett undantag från principen om passagerares rätt till kompensation. [4]

24. Omständigheterna kring en sådan händelse kan dessutom endast ses som ”extraordinära” i den mening som avses i artikel 5.3 om det rör sig om en händelse som, likt dem som anges i skäl 14 i förordning nr 261/2004, faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess faktiska kontroll. [5]

25. Det framgår av de yttranden som ingetts till domstolen i detta mål att det råder en viss sammanblandning mellan dessa två förhållanden. Det har nämligen angetts att den omständigheten att en händelse inte gick att förutse och låg utanför lufttransportföretagets faktiska kontroll automatiskt skulle medföra att händelsen ska definieras som en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i förordning nr 261/2004.

26. De villkor som domstolen har räknat upp i den rättspraxis som anges ovan är kumulativa. En händelse utgör således en extraordinär omständighet när den dels faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet, dels till sin art eller sitt ursprung ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.

27. När något av dessa villkor inte är uppfyllt kan händelsen följaktligen inte definieras som en ”extraordinär omständighet”. Detta gäller även vid en kollision mellan en fågel och ett flygplan. Om denna kollision till sin art eller sitt ursprung ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll kan den däremot inte anses ligga utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet.

4 — Dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 35 och där angiven rättspraxis).

5 — Se dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

28. Risker med djur i samband med lufttrafik är något som berörda aktörer är väl bekanta och införstådda med. Redan när flygplanet tillverkas testas nämligen de delar som är mest känsliga för skador från fåglar – bland annat motorn och cockpit-vindrutan – för att flygplanet ska kunna få det luftvärdighetsbevis som ger tillstånd att flyga. [6] För att testa hur väl flygplanet tål kollisioner med fåglar använder flygplanstillverkare ofta ”kycklingkanoner” som skjuter ut fågelkadaver i flygplanets hastighet i den höjd där det är vanligt att påträffa fåglar, nämligen vid start och landning. [7] Flygplanets struktur måste således kunna tåla skador från fåglar av olika storlek beroende på modellen på flygplanet och dess motor.

29. Flygplanstillverkare är inte de enda som måste beakta risker med djur. På de flesta flygplatser används nämligen olika metoder för att få fåglar och andra djur att fly från banområdet, exempelvis raketer, laserpekare eller höga skrik. För att göra områden nära flygplatser mindre lockande kan särskilda åtgärder vidtas, exempelvis dränering av dammar eller förbud mot att odla växter som är alltför attraktiva för fåglar. [8]

30. Det är även väl känt att sannolikheten för en kollision med en fågel är större under vissa perioder än andra och att de farligaste tiderna på året är fåglarnas migrationsperioder och den period då unga fåglar som inte är vana vid flygplan lär sig flyga. De farligaste tiderna på dygnet är gryning och skymning. [9]

31. Att en eller flera fåglar kan krocka med ett flygplan är alltså ett vanligt och känt fenomen för de olika ekonomiska aktörer som är verksamma inom lufttrafiken. Enligt en amerikansk studie från 2011 om faror med djur hade 99 411 kollisioner mellan djur och flygplan inrapporterats sedan databasen skapades av Federal Aviation Administration (FAA) 1990. I de allra flesta fall – 97,4 procent av fallen – rörde det sig om kollisioner med fåglar. [10] I Frankrike registreras omkring 700 kollisioner mellan fåglar och flygplan varje år. [11]

32. Piloterna själva har en viktig roll i hanteringen av faror med djur såväl före, under och efter flygningen. Före flygningen tar piloterna nämligen del av tillgänglig information om huruvida det förekommer fåglar på eller i närheten av avgångsflygplatsen och destinationsflygplatsen via de meddelanden som publiceras av myndigheterna som ansvarar för flygkontroll. [12] Om det föreligger risker kan piloterna begära att åtgärder vidtas för att skrämma bort fåglarna. Medan flygplanet rullar måste piloterna även noga observera banan för att kunna upptäcka varje förekomst av fåglar och, i förekommande fall, slå larm om detta. Varje skada från en fågel ska rapporteras. [13]

33. Det måste således konstateras att en kollision mellan en fågel och ett flygplan inte på något sätt är en händelse som ligger ”utanför det normala”. [14] Tvärtom är denna typ av kollision vanlig. Att den tas i beaktande när flygplanet byggs, vid drift av flygplatser och under flygningens olika faser visar enligt min uppfattning tydligt att en sådan händelse verkligen är en del av lufttrafikföretagets normala verksamhet. Ett motsatt resonemang skulle få till följd att en helt vanlig händelse juridiskt skulle definieras som ”extraordinär”.

6 — Se Europeiska byrån för luftfartssäkerhets (EASA) beslut nr 2003/9/RM av den 24 oktober 2003 på följande webbplats: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Se punkt 60 och följande punkter i detta beslut.

8 — Se tekniskt informationsmeddelande från direction générale de l’aviation civile (generaldirektoratet för civilflyg) [Frankrike] av mars månad 2007 på följande webbplats: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — Ibidem.

10 — Se sammanfattning från Airport Cooperative Research Program (ACRP) som har titeln *Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports*, tillgänglig på följande webbplats: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Se statistik från service technique de l’aviation civile (Civilflygets tekniska avdelning) på följande webbplats: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Dessa meddelanden kallas Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Se följande webbplats: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Se dom av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 29).

34. Risken är uppenbar, känd och beaktad av lufttrafikföretagen och uppkommer så fort ett flygplan lyfter eller landar, vilket gör att den har ett oskiljaktigt samband med själva lufttrafiken. Enligt min mening står det för övrigt klart att detta förhållande är ostridigt.

35. Det mål som eftersträvas är i själva verket att de olägenheter som följer av att denna risk förverkligas ska överföras på passageraren.

36. För att uppnå detta resultat är det, som jag har förklarat i mina inledande anmärkningar, nödvändigt att domstolen gör avsteg från den rättspraxis den utvecklade i domen av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618). Jag anser att det finns en likhet mellan dessa två situationer som inte kan förnekas, även om parterna bestrider denna likhet.

37. Jag kan nämligen inte se några skäl till att resonera på något annat sätt än enligt domstolens resonemang i denna dom. Domstolen anförde att ett fel som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid visserligen är en oväntad händelse. Domstolen tillade dock att ett sådant fel är nära kopplat till ett flygplans mycket komplexa funktion. Lufttrafikföretaget använder nämligen flygplanet under betingelser – bland annat meterologiska – som ofta är svåra, ibland extrema. Ingen flygplansdel har för övrigt obegränsad livslängd.[15] Domstolen konstaterade att denna oförutsedda händelse inom ramen för ett lufttrafikföretags verksamhet ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet eftersom det är vanligt att lufttrafikföretag konfronteras med sådana oförutsedda tekniska problem.[16]

38. Vid förhandlingen hävdades att en sådan händelse, som ett fel som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid, inte kunde jämföras med en sådan händelse som en kollision mellan en fågel och ett flygplan, eftersom den förstnämnda händelsen skulle ha endogena orsaker medan den andra händelsens orsaker är exogena, det vill säga att bedömningen med andra ord är beroende av om orsaken är intern eller extern i förhållande till flygplanet. Jag frågar mig emellertid vilken rättslig grund som gör det möjligt att dra så diametralt olika slutsatser av denna händelse och så allvarligt hota konsumentskyddet.

39. Detta argument som innebär att tillämpningen av en rättsprincip är beroende av huruvida risken finns inneboende i flygplanets struktur eller om den är extern förändrar ingalunda händelsens juridiska karaktär. Oavsett om risken finns inuti eller utanför kabinen är det enda särdraget som är relevant enligt domstolens praxis huruvida det är en del av lufttrafikföretagets normala verksamhet, vilket jag anser att jag har visat.

40. Att godta detta kriterium, som parterna föreslår, skulle med andra ord innebära en förändring av väl etablerad rättspraxis genom att ett juridiskt kriterium ersattes med ett rent materiellt kriterium som skulle omintetgöra det förstnämnda. Såväl inuti som utanför flygplanet är risken en del av lufttrafikföretagets normala verksamhet.

41. Jag förstår vilken fördel, vilket för övrigt inte har bestritts av parterna, detta skulle innebära för lufttrafikföretagen och vilken motsvarande nackdel det skulle innebära för konsumenterna. Det är därför jag anser att det, om det är nödvändigt att skapa ekonomisk balans mellan dessa olika intressen genom en förändring av rättsläget, uteslutande ankommer på unionslagstiftaren att genomdriva en sådan förändring.

42. Under förhandlingen hänvisades även till förseningar som orsakas av extrema väderförhållanden som i det fallet skulle förtjäna att klassas som ”extraordinära omständigheter”. Enligt min uppfattning vore det dock helt orimligt att jämställa ett möte mellan en fågel och ett flygplan som sker under start eller landning med en händelse av den art som åberopats under förhandlingen.

15 — Dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 41).

16 — Dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 42).

43. Något annat skulle endast kunna gälla om ett stort antal flygande fåglar tillfälligt hindrade flygplanet från att lyfta eller tvingade det att landa på en annan flygplats. Endast denna situation förefaller mig i detta fall, med hjälp av ett analogislut, jämförlig med den situation som orsakas av extrema väderförhållanden.

44. Följaktligen anser jag att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en kollision mellan en fågel och ett flygplan som leder till en försening på över tre timmar i förhållande till den ursprungliga planerade ankomsttiden inte utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i denna bestämmelse och alltså inte kan befria det lufttrafikföretag som utför flygningen från dess kompensationsskyldighet.

45. Jag vill även påpeka att när lufttrafikföretaget, betalar en sådan ersättning, enligt artikel 13 i denna förordning kan begära kompensation från den som orsakat förseningen, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. Sådan gottgörelse kan således minska eller till och med undanröja de finansiella kostnader som dessa lufttrafikföretag åsamkats till följd av de skyldigheter som följer av förordningen.[17] Om det lufttrafikföretag som utför flygningen ansåg att det ankom på flygplatsens ledning att vidta de åtgärder som var nödvändiga för att skrämma bort fåglarna och att denna inte hade gjort detta, kan nämnda lufttrafikföretag följaktligen väcka talan om ersättning.

46. Mot bakgrund av svaret på den första frågan anser jag att det saknas skäl att besvara den andra, tredje och fjärde frågan.

47. Genom sin femte fråga söker den hänskjutande domstolen klarhet i hur de två händelser som orsakade en försening på 5 timmar och 20 minuter ska uppfattas med hänsyn till den rätt till kompensation som passagerare på grund av den försenade flygningen åtnjuter enligt förordning nr 261/2004.

48. Det framgår av omständigheterna i det nationella målet, såsom de angetts av den hänskjutande domstolen, att förseningen som förorsakades av det tekniska problemet uppgår till 1 timme och 45 minuter. Efter flygplanets kollision med en fågel blev den sammanlagda förseningen av de två händelserna 5 timmar och 20 minuter. Kollisionen orsakade följaktligen en försening på 3 timmar och 35 minuter. För såvitt en kollision mellan en fågel och ett flygplan, som jag förklarade tidigare, inte utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i förordning nr 261/2004, är redan förseningen som orsakades av kollisionen mellan en fågel och flygplanet tillräcklig för att grunda en sådan rätt till kompensation som den ifrågavarande flygningens passagerare har rätt till. Enligt min mening saknas det således anledning att pröva den femte tolkningsfrågan.

V – Förslag till avgörande

49. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar frågan från Obvodní soud pro Prahu 6 (distriktsdomstol nr 6 i Prag, Republiken Tjeckien) enligt följande:

Artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EG) nr 295/91 ska tolkas så, att en kollision mellan en fågel och ett flygplan som leder till en försening på över tre timmar i förhållande till den ursprungliga planerade ankomsttiden inte utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i denna bestämmelse och kan följaktligen inte befria det lufttrafikföretag som utför flygningen från skyldigheten att kompensera passagerarna för denna försening.

17 — Se dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 46 och där angiven rättspraxis).